VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 285)
z dnia 23 października 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 285)

23 października 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie dramatycznej sytuacji polskich przewoźników drogowych po nałożeniu rosyjskiego embarga na import żywności i działań rządu zmierzających do poprawy sytuacji polskiej branży transportowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Iwona Woicka-Żuławska** zastępca dyrektora Departamentu Współpracy Ekonomicznej Ministerstwa Spraw Zagranicznych wraz ze współpracownikami, **Agata Krysiak** naczelnik wydziału w Departamencie Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Tomasz Połeć** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, płk SG **Andrzej Adamczyk** zastępca dyrektora Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej, **Mariusz Wasiak** główny specjalista Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, dr hab. inż. **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Janusz Łacny** prezydent Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (International Road Transport Union IRU) wraz ze współpracownikami, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Andrzej Olechnicki** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Waldemar Jaszczur** prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie", **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Galicja", **Sławomir Kostjan** wiceprezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników w Białej Podlaskiej, **Ewa Kamińska** prezes Stowarzyszenia Przewoźników i Transportowców „Grodzisko", **Aleksander Reisch** prezes Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych, **Władysław Żero** prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Wojciech Pawłuszko** analityk do spraw gospodarczych Centrum Analitycznego Polityka Insight.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Proszę o zajęcie miejsc. Pozwolą państwo, że rozpoczniemy. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów Prawa i Sprawiedliwości. Posłem upoważnionym do prezentacji tematu jest pan poseł Król. Porządek przewiduje informację ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie dramatycznej sytuacji polskich przewoźników drogowych po nałożeniu rosyjskiego embarga na import żywności i działań rządu zmierzających do poprawy sytuacji polskiej branży transportowej. Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie, nie ma tego pytania, bowiem jest to posiedzenie zwołane w trybie art. 152. Przepraszam, wycofuję. Porządek mamy zatem jednoznaczny.

Wysoka Komisjo, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju reprezentowane jest przez sekretarza stanu w tym ministerstwie pana Zbigniewa Rynasiewicza wraz z zespołem współpracowników. Witam pana, panie ministrze. Bardzo ciepło w imieniu całego prezy-

dium witam liczną reprezentację strony zawodowej i społecznej branży transportowej. Szczególnie ciepło chciałem powitać prezydenta międzynarodowej organizacji transportowej pana Janusza Łacnego. Szanowni państwo, wyrażam przekonanie, że jesteśmy we właściwym gronie i we właściwym miejscu, aby o tym poważnym problemie merytorycznie porozmawiać. Oddaję głos panu posłowi Piotrowi Królowi. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, drodzy goście, przede wszystkim pragnę podziękować wszystkim koleżankom i kolegom, którzy podpisali się pod wnioskiem o zwołanie dzisiejszego posiedzenia Komisji, ponieważ sytuacja jest naprawdę poważna. Jeśli państwo pozwolą, powiem kilka słów wprowadzenia, żebyśmy wiedzieli, w jakim punkcie obecnie polski transport międzynarodowy się znalazł.

Po pierwsze, chciałbym przypomnieć, że w naszym transporcie drogowym funkcjonuje około 30 tys. firm, które wykorzystują około 163 tys. pojazdów, z tego na kierunku wschodnim – mówię tutaj nie tylko o Wspólnocie Niepodległych Państw, ale generalnie o kierunku wschodnim – operuje około 3 tys. polskich firm przewozowych. W tej relacji wykorzystywanych jest około 10-12 tys. pojazdów. Pragnę przypomnieć, że polscy przewoźnicy drogowi wykonali na teren Federacji Rosyjskiej około 270 tys. jazd w roku 2013, z tego 240 tys. jazd na zezwoleniach jednorazowych, a pozostałe na zezwoleniach stałych. Warto przypomnieć, że mówimy tutaj o naprawdę dużych pieniądzach. Wartość przychodów z tytułu tych przewozów to kwota co najmniej 700 mln euro.

Znaczna część tych przewozów to przewozy różnego rodzaju artykułów spożywczych, wykonywanych pojazdami chłodniczymi. Są to głównie owoce, warzywa, mięso i przetwory z mięsa, przy czym należy zauważyć, że polscy przewoźnicy drogowi przewożą nie tylko towary wyprodukowane w Polsce, co dodatkowo powoduje, że ten problem jest jeszcze większy niż by nam się wydawało, ale przewożą również towary z innych krajów europejskich oraz z krajów nieunijnych. Towary spoza unii dostarczane są do unijnych portów morskich i następnie są przewożone do Rosji bezpośrednio albo z przeładunkiem w polskich centrach logistycznych.

Ostatnie działania Federacji Rosyjskiej ograniczają również tranzyt przez terytorium Rosji towarów objętych embargiem. To jest pierwszy element dodatkowy, o którym chciałbym powiedzieć, mający negatywne konsekwencje, który dotyczy i wynika z embarga. Drugim minusem, który dotyka naszego rynku, jest to, że również tranzyt został ograniczony. Wprowadzone przez Rosję embargo uderzyło z całą mocą w polskich przewoźników drogowych, ale uderzyło również w producentów rolnych, o czym wszyscy wiemy. Dotyczy to głównie przewoźników ze wschodniej części Polski, którzy wyspecjalizowali się w przewozach na wschód i dysponują specjalistycznym sprzętem, chłodniami. Nie muszę nikomu mówić, że chłodnia to jest koszt znacząco większy niż ciągnik siodłowy ze zwykłą przyczepą, zarówno jeśli chodzi o leasing, jak i o kupno czy też eksploatację.

Według uzyskanych od przewoźników informacji, w ostatnim czasie dość radykalnie spadła liczba zleceń na przewozy do Rosji i to zarówno z Polski, jak i z innych krajów Unii Europejskiej. W konsekwencji skutkuje to znaczącymi spadkami cen frachtów. W wielu przypadkach opłacalność przewozów obniżyła się do poziomu, który powoduje ich nieopłacalność, w związku z czym przedsiębiorcy podejmują decyzje o wyłączeniu pojazdów z bieżącej eksploatacji. Alternatywą jest przerzucenie niewykorzystanych na wschodzie pojazdów na inne rynki przewozowe. Ograniczeniem jest jednak to, że jest to tabor specjalistyczny, który ponadto powoduje wzrost podaży środków transportowych na tych kierunkach, co wiąże się ze spadkiem cen i z rozregulowaniem rynku przewozowego. Generalnie możemy powiedzieć, że rynek usług transportowych jest jednym z najbardziej elastycznych i szybko reagujących rynków. Krótko mówiąc, nasi zachodni sąsiedzi, jeśli chodzi o te kierunki, na których nasi przewoźnicy mają dobrą pozycję – Francja, Hiszpania – natychmiast zareagowali również spadkiem ceny za fracht.

Tutaj szczerze to sobie trzeba powiedzieć, bo problem jest wielowątkowy, ale też musimy sobie uświadomić, w jakim punkcie jesteśmy. Trzeba sobie dzisiaj jasno i otwar-

cie powiedzieć, że współpraca z Federacją Rosyjską w zakresie przewozów samochodowych jest trudna od wielu lat. W mojej ocenie Rosjanie zmierzają do rozwoju swojej floty przewozowej i stosują różnego rodzaju działania ograniczające przewozy na ich terytorium wykonywane przez przewoźników z innych krajów, w tym głównie z Polski, która jest największym udziałowcem tych przewozów.

Przez wiele lat trwały bardzo trudne negocjacje dotyczące wymiany zezwoleń jednorazowych oraz interpretacji zasad przewozów w kontekście użytego zezwolenia – zezwolenia dwustronne, zezwolenia do i z krajów trzecich. Dopiero w 2012 r. komisja mieszana do spraw międzynarodowych przewozów drogowych, której posiedzenie odbyło się w Soczi, doprowadziła do w miarę korzystnych dla Polski rozwiązań. Ustalenia tej komisji obowiązują jednak tylko do końca 2015 r. Warto przypomnieć, że w międzyczasie Rosja podjęła co najmniej kilka działań wpływających niekorzystnie na polskich przewoźników i działań, które są wymierzone w polski transport. Po pierwsze, ograniczyła w 2011 r. bazową liczbę zezwoleń Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT). Po drugie, co najbardziej znamienne, już w czerwcu 2013 r. jednostronnie zmieniła zasady tranzytu celnego, wprowadzając własne gwarancje celne i ograniczając jednocześnie możliwość stosowania konwencji TIR (Transport International Routier). Tutaj trzeba przypomnieć, że po wielu interwencjach na arenie międzynarodowej termin obowiązywania tego systemu został przesunięty, ale jedynie do 30 listopada 2014 r.

Nie trzeba nikogo przekonywać o tym, że cena paliwa w Polsce i cena paliwa w Rosji znacząco się różnią. Niestety, na korzyść Rosjan. Mam świadomość tego, że po dzisiejszym posiedzeniu Komisji opłaty akcyzowe i te opłaty, które powodują taką różnicę w paliwie, nie zostaną zmienione, ale uważam, że Komisja powinna się odnieść do faktu, że Rosjanie wjeżdżają na teren Polski z paliwem, które zostało zakupione na terenie Rosji. Najdelikatniej mówiąc – w mojej ocenie – powinno to uruchomić gwałtowną reakcję ze strony głównego inspektora transportu drogowego, ponieważ mam poważne wątpliwości co do bezpieczeństwa takich przewozów. Samochód posiada bak, żeby przewozić paliwo. Samochody ciężarowe to nie są samochody do tego, żeby wozić po Polsce hektolitry paliwa i powodować zagrożenie. I dzisiaj, i później na piśmie będę prosił głównego inspektora transportu drogowego, żeby przyjrzał się temu i szczegółowo kontrolował ciężarówki wjeżdżające z Rosji i Białorusi w związku z tym, że mamy informacje z rynku przewoźników, że one – czasami w bardzo przedziwny sposób – przewożą paliwo. W mojej ocenie to stwarza bardzo poważne zagrożenie na polskich drogach i nie ma takiej potrzeby. A być może nic by się nie stało, gdyby Minister Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej napisał do swojego odpowiednika w Rosji, że na terenie Polski istnieją stacje benzynowe i serdecznie zapraszamy do korzystania z nich. W mojej ocenie tego typu praktyka jest jednym z elementów nieuczciwej konkurencji, która również uderza w polskich przewoźników.

Dalej, chcę wyrazić słowa uznania dla środowiska transportowego, które już na tym etapie nie tylko próbuje wypracować swoje rozwiązania, ale również przeprowadziło ankietę wśród dużej liczby firm przewozowych na terenie Polski. Co wiemy z tej ankiety, z informacji płynącej ze źródła? Po pierwsze, stawki z Polski do Rosji w zależności od klienta i relacji spadły od 20% do 30%. Nie muszę mówić, że na rynku, na którym ta marża nie jest wysoka i na którym tak naprawdę obrotem zarabia się na życie, takie spadki są bardzo znaczące. Na jednym frachcie w przewozie chłodni zarabia się około 600 euro na jednym frachcie. To oznacza, że możemy przyjąć, że część frachtów wykonuje się w tej chwili bez jakiegokolwiek zysku. Być może nawet firmy są zmuszone dokładać do tych frachtów. Dalszą konsekwencją jest bardzo negatywna sytuacja, która powstała na rynku. Zawsze była różnica między frachtem wykonywanym chłodnią a zwykłym frachtem. Umówmy się, że jeśli chodzi o koszty, jest różnica w przewozie żywności czy też w przewozie palet. Ta sytuacja, jeśli chodzi o rosyjskie embargo, spowodowała, że ta cena zaczyna się ujednolicać, co jest bardzo niekorzystne dla naszych przewoźników, szczególnie tych, którzy wykorzystują chłodnie, a przecież nikt im rat leasingowych na pojazdy z tytułu tego nie zmniejsza.

Jest to, o czym mówiłem. Stawki frachtów za import z Polski do Europy Zachodniej, bo przecież przewoźnicy bardzo szybko próbowali zareagować – próbowali przenieść

część transportu do Europy Zachodniej – dziwnym zbiegiem okoliczności ceny tych frachtów również spadły. To jest kolejna negatywna konsekwencja. A z drugiej strony nie ma znaczącej zmiany czy wzrostu stawki przy wykonywaniu przewozów międzynarodowych wewnątrz UE. Obserwuje się, że duże firmy eksportujące towary do Rosji wolą w tej chwili zlecać ładunki przewoźnikom rosyjskim – i to jest w mojej ocenie niezwykle niebezpieczne – aniżeli polskim, bo wychodzą z takiego założenia, że jednym z elementów tego zjawiska jest przewaga firm rosyjskich wynikająca z ułatwień celnych i brak okoliczności dla wykupywania konwojów na terenie Rosji dla przewozu ładunków, które cechują się dużą wartością należną – celną i podatkową – powyżej 60 tys. euro. Jednym słowem, powstała następująca sytuacja. Nasi przewoźnicy, którzy realizowali bardzo dużą liczbę kursów na teren WNP – nie tylko Rosji, ale i Białorusi, i innych krajów – albo realizowali tranzyty przez tereny tych krajów, są z tego rynku, ze względu na embargo, brutalnie wypychani.

Po drugie, umówmy się, że rynek spożywczy również jest w kryzysie i bardzo odczuł to embargo, ale on jednak mniej lub bardziej sobie radzi, tak? Natomiast część tych frachtów, które były realizowane na terenie Polski albo z terenu Polski, zaczynają realizować Rosjanie. Sytuacja jest podwójnie niebezpieczna. Nie dość, że nasze firmy transportowe utraciły możliwość wykonywania kursów na teren WNP, to jeszcze część tych, które mogą jeździć z towarami, które nie są objęte embargiem albo były wożone przez polskie firmy, jest przejmowana przez firmy rosyjskie. Krótko mówiąc, nie reagujemy w żadne sposób na tę politykę, która uderza nie tylko w rynek rolno-spożywczy, ale i nie reagujemy na to, jak są traktowane firmy transportowe. A nie muszę mówić, że ten rynek transportu międzynarodowego odgrywa dużą rolę w polskiej gospodarce.

I kwestia trzecia z tych spraw kluczowych, które chciałem na początku ująć. Pragnę również przypomnieć, że Rosja zablokowała tranzyt towarów objętych przez nią embargiem do krajów innych niż Kazachstan. Przewóz tych towarów do Kazachstanu jest dozwolony, jednak wymaga wykupienia specjalnej gwarancji konwoju, która kosztuje około 1,5 tys. euro, co czyni go w zasadzie nieopłacalnym. Można to realizować, tylko właściwie nie wiadomo po co, bo nikt takiego frachtu nie zleci, skoro to się kompletnie nie opłaca.

Podsumowując pierwszą część mojego wystąpienia, pozwolę sobie powiedzieć, że – w mojej ocenie – to, w jaki sposób zachowuje się Federacja Rosyjska w stosunku do naszego rynku transportowego, to są działania celowe i świadome. One są konsekwentnie wymierzone w takim kierunku, aby wypchnąć polskich przewoźników z tego rynku – mimo tego, że polscy przewoźnicy ciężką pracą zdobyli sobie na tym rynku bardzo znaczącą pozycję. Mam nadzieję, że zabiorą też głos nasi zacni goście. Uważam, że to dzisiejsze posiedzenie Komisji powinno być zaczynem do tego, abyśmy z jednej strony powiedzieli o tym, jakich środowisko oczekuje rozwiązań. A z drugiej strony – mam nadzieję, że pan minister się nie obrazi, ale tak postrzegam rolę odpowiedzialnej opozycji – będziemy się starali motywować ministerstwo do tego, żeby przyznało, że wypowiedziano nam tak naprawdę wojnę gospodarczą w tym zakresie i w tym obszarze. Mamy świadomość tego, że ministerstwo nie ma na to wpływu, ale musimy przestać udawać, panie ministrze, że my nie wiemy, że tej wojny nie ma. Ona jest. Albo zaczniemy się bronić, albo nasze firmy transportowe – najdelikatniej mówiąc – poniosą tego potężne konsekwencje, a myślę, że nikt z nas tego by nie chciał. To tyle tytułem wstępu, panie przewodniczący. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do poruszonych kwestii. A później otworzymy dyskusję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam jeszcze, panie ministrze. Dołączył do nas główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć. Bardzo nam miło pana powitać, panie ministrze. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Początek już był. Powiem tak, że generalnie nie mamy nic przeciwko temu, żeby – jak to zaznaczył mój przedmówca – konstruktywna opozycja wskazywała na pewne trudne tematy. Dobrze, że ten temat jest wywołany. Oczywiście, każdy może mieć inne cele takiego spotkania. Przekazanie informacji i większa wiedza na ten temat oraz większe zrozumienie na pewno są potrzebne. Uważam, że po tym wystąpieniu, z czego też się cieszę, to zrozumienie całego problemu jest duże, ponieważ w konkluzji pan poseł zaznaczył, że świadome działania państw trzecich – konkretnie Rosji – powodują pewną trudność w funkcjonowaniu polskiej branży transportowej. Jakie antidotum na te działania powinniśmy stworzyć? Oczywiście, temat wcale nie jest prosty. Myślę, że ile osób na sali, tyle opinii.

Może zacznę od danych ogólnych, które – jak myślę – są potrzebne, żeby zrozumieć jak gdyby ten cały problem. W tym roku, a mówię o ośmiu miesiącach tego roku, obroty handlowe Polski z zagranicą wyniosły 291,1 mld dolarów. Jest to wzrost o 8,2% w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. W tym polski eksport wyniósł 144,9 mld – wzrost o 8,4%, a import 146,2 mld dolarów – wzrost o 8,1%. W tym samym okresie tym deficyt w handlu zagranicznym Polski wyniósł 1,3 mld i był to deficyt niższy o 200 mln w porównaniu z deficytem odnotowanym w roku ubiegłym.

Jeżeli chodzi o obroty handlowe Polski z krajami wschodnimi – kraje WNP oraz Gruzja – wyniosły one 31,7 mld dolarów. Jest to spadek o 0,9%. Wymiana handlowa z tym regionem stanowiła 10,9% łącznego poziomu handlu zagranicznego Polski. W szczególności polski eksport do krajów wschodnich wyniósł 11,6 mld dolarów – spadek o 11,6%. Jest to 8-procentowy udział w polskim eksporcie ogółem. Import z tych krajów wyniósł 20,1 mld dolarów – wzrost o 6,5%. Oczywiście, najważniejszym partnerem handlowym Polski z grupy krajów wschodnich pozostaje Rosja – 7,9% udziału w obrotach handlowych Polski z zagranicą. Ukraina to 1,5%, Białoruś – 0,7%, Kazachstan – 0,5%.

Konkretnie, jeżeli chodzi o Rosję, zajmowała ona 6. miejsce wśród najważniejszych rynków eksportowych Polski (w ubiegłym roku było to 5. miejsce) oraz 2. miejsce wśród najważniejszych rynków importowych (w ubiegłym roku również 2.). Obroty handlowe do końca sierpnia br. Polski z Rosją wyniosły 23,1 mld – spadek o 2,2% w porównaniu z rokiem ubiegłym. W tym polski eksport to 6,4 mld a import 16,6 mld. Jeżeli chodzi o eksport, nastąpił spadek o 8,6%, a jeżeli chodzi o import, wzrost o 0,5%. Deficyt w handlu z Rosją wyniósł 10,1 mld dolarów. W okresie ubiegłego roku deficyt ten był o ponad 690 mln niższy. Z danych roboczych Ministerstwa Finansów za okres od 1 stycznia do 10 października br., które jeszcze nie są zweryfikowane, wynika, że polski eksport do Rosji w wyżej wymienionym okresie wyniósł 7,9 mld. Jest to spadek o 9,4% w stosunku do roku ubiegłego. W transakcje eksportowe na rynek rosyjski zaangażowanych było ponad 7,3 tys. polskich firm na łączną liczbę 34.284 polskich firm eksportujących towary w tym okresie.

Oczywiście, wpływ na wyniki w polskim eksporcie do Rosji mają utrzymujące się wysokie spadki w następujących sekcjach towarowych o wysokim udziale w eksporcie do tego kraju: zwierzęta żywe i produkty pochodzenia zwierzęcego (29,7%), sprzęt transportowy (26,5%), produkty pochodzenia roślinnego (20,4%), produkty przemysłu chemicznego (10,2%). Na spadek polskiego eksportu do Rosji wpływ ma także ujemna dynamika eksportu takich pozycji towarowych jak m.in.: kauczuk, wyroby z kauczuku, wyroby papiernicze i wydawnictwa oraz obuwie. Pozytywną tendencją w eksporcie do Rosji była przede wszystkim kontynuacja wzrostu eksportu w sekcji przetwory spożywcze (ponad 21%), w tym w takich pozycjach jak: przetwory ze zbóż, pieczywo cukiernicze, przetwory owocowo-warzywne, kakao i przetwory z kakao. Odnotować również można wzrost eksportu odzieży gotowej, wyrobów odzieżowych z dzianin, mebli. Z kolei w imporcie z Rosji tradycyjnie mamy, oczywiście, produkty mineralne. Dyskutowaliśmy ostatnio o imporcie węgla. A przede wszystkim to ropa naftowa i gaz, wyroby metalurgiczne.

Oczywiście, czynnikami negatywnie wpływającymi na polski eksport są w szczególności znaczące osłabienie rosyjskiej waluty oraz zahamowanie dostaw szeregu produktów rolnych, skutkiem embarga wprowadzonego przez Rosję na początku sierpnia br. Należy przy tym uwzględnić, że dane za sierpień jeszcze nie w pełni odzwierciedlają

skutki wprowadzenia tego zakazu, czego przykładem jest eksport produktów mleczarskich objętych embargiem, wykazujący wzrost o ponad 12%. Oczywiście, takie zjawisko, które wszystkich nas powinno niepokoić, to przede wszystkim spadek w eksporcie nieprzetworzonych produktów rolno-spożywczych, w tym w szczególności owoców i warzyw, dla których rynek rosyjski był 2. naturalnym rynkiem zbytu i których przekierowanie na rynki pozaeuropejskie w skali odpowiadającej poziomowi eksportu do Rosji jest problematyczne, z uwagi na specyfikę towaru. Również negatywne zjawisko w eksporcie do Rosji, które się pogłębia co najmniej od 2 lat, to wysoki spadek dostaw wyrobów przemysłu motoryzacyjnego – zarówno wyrobów gotowych, jak i elementów do montażu oraz części zamiennych – będący skutkiem tendencji spadkowych w rosyjskim sektorze motoryzacyjnym.

Przekazałem tu dane, które dotyczą Rosji. Podobne informacje, oczywiście, można przekazać państwu, choć też nie chciałbym zabierać czasu, ale tendencja jest podobna, jeżeli chodzi o Ukrainę, Białoruś, jak również i Kazachstan. Jak państwo wiedzą, te kraje stanowią – poza Ukrainą, oczywiście – wspólną unię celną. Jest to w ten sposób zorganizowane. Dyskusja o relacjach polsko-rosyjskich nie może być oderwana od ogólnej oceny działań wspólnych tych krajów, podejmowanych w ramach unii celnej w relacjach pomiędzy Kazachstanem, Białorusią i Rosją. Na to przewoźnicy w rozmowach z nami też zwracają uwagę, widząc ten problem, czyli większą aktywność ze strony Białorusi, taką pozytywną w stosunku do polskich zamierzeń czy planów, przy zamknięciu i cofaniu się w relacjach gospodarczych pomiędzy Polską a Rosją, co też politycznie trzeba zauważyć, bo w pewnym momencie nie chodzi o czystą gospodarkę, tylko wchodzimy już w aspekt czysto polityczny takich działań, które są podejmowane przez tamtą stronę.

Oczywiście, państwo przewoźnicy zgłosili kilka postulatów. Do tego dochodzi jeszcze słynna uchwała siedmiu sędziów, o której też dyskutowaliśmy wielokrotnie. Pewne propozycje zostały przedstawione. Powiem tak, że nasza aktywność w tej sprawie – oczywiście, w naszej ocenie – jest właściwa. Oprócz wystąpień zewnętrznych, które kierowaliśmy do Komisji Europejskiej i do komisarza do spraw transportu, zwróciliśmy się z wnioskiem również o przygotowanie skargi KE na Rosję do Światowej Organizacji Handlu (WTO). Te wszystkie działania zewnętrzne przez stronę polską zostały podjęte. Kilka spotkań było inicjowanych nie tylko przez przewoźników, ale również stronę rządową. Zaowocowały m.in. tym, że w jakiś sposób opisaliśmy sobie sytuację i stwierdziliśmy, gdzie są problemy.

Bez wątpienia, tutaj są różnice między nami, bo przewoźnicy – słusznie zresztą – zwracają uwagę na te działania, które mogłaby podejmować strona rządowa i te zmiany, które powinny zostać podniesione w prawodawstwie polskim. Jak państwo też we wniosku zauważają, nie jest to problem wynikający tylko z jakichś naszych komplikacji wewnętrznych, z tego, że nie dostosowaliśmy na czas prawa, że nie stworzyliśmy właściwych warunków, że te warunki odbiegają od tych, które mają stworzone przewoźnicy w innych krajach europejskich, bo tak nie jest. Te warunki, które do tej pory były stworzone dla polskich przewoźników, spowodowały, że ta branża w Polsce w ostatnim okresie, szczególnie po wejściu do Unii Europejskiej, bardzo mocno się rozwinęła i funkcjonuje na wysokim poziomie. Sami państwo mówią o sobie – zresztą liczby też nie kłamią – że branża transportowa jest liderem na rynku europejskim.

Niewątpliwie, temat jest bardzo istotny, bo tutaj też była mowa o kontaktach polsko-rosyjskich. Przewoźnicy podnosili jak gdyby dwa rozwiązania w związku z tym, że działania Rosji są długofalowe. Chodzi m.in. o takie rozwiązanie, które doprowadziłoby do wypowiedzenia umowy dwustronnej polsko-rosyjskiej, czyli nasze bardzo restrykcyjne działanie. W związku z tym, że działania strony rosyjskiej idą w kierunku takim, aby w zasadzie całkowicie zamknąć rynek dla polskich przewoźników, należy podjąć jak gdyby podobne działania w stosunku do strony rosyjskiej. Inne głosy ze strony państwa były takie, żeby próbować renegocjować tę umowę. Nie ukrywamy, że wystosowaliśmy odpowiednie pisma w tej sprawie. Przygotowujemy się do zwołania komisji mieszanej polsko-rosyjskiej. Oczywiście, rozmawiamy też z branżą na ten temat, żeby doprowadzić do takiego finału te rozmowy... Przypomnę, że to Rosjanie zobowiązani do zwołania komisji mieszanej w tym roku, czego nie robią. To miejsce nie jest też takim, w którym

powinno się otwarcie mówić o strategii negocjacyjnej i o tym, jakie warunki powinniśmy postawić stronie rosyjskiej, jak powinniśmy podejść do tych rozmów, na co powinniśmy szczególnie zwracać uwagę. Uważamy, że ta propozycja, żeby przystąpić do rozmów, jest propozycją właściwszą. Jak powiedziałem, ze strony państwa były również takie propozycje, żeby doprowadzić do sytuacji takiej , w której ta umowa zostanie wypowiedziana. Myśmy ją szczegółowo przeanalizowali. Dlatego też uważamy, że właściwszym rozwiązaniem jest zwołanie komisji mieszanej i rozmowy. Po prostu jeszcze raz rozmowy. Mimo trudnej sytuacji, do tych rozmów należałoby przystąpić.

Jeżeli chodzi o Białoruś, odbył się szereg wizyt strony polskiej na Białorusi – samych przewoźników i kilku ministrów. Byłem tam nawet w tym tygodniu w poniedziałek i wtorek. Podpisywaliśmy też stosowne porozumienie. Staramy się tworzyć taki scenariusz, w którym jak gdyby to otwarcie Białorusi chcielibyśmy pozytywnie wykorzystać przede wszystkim dla branży transportowej. Tam mieliśmy także spotkanie z odpowiednikiem naszego Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD). Stosowne ustalenia zostały podjęte. Bardzo mocno już po raz kolejny poruszaliśmy temat zatrzymanych przez stronę białoruską samochodów polskich przewoźników. Uzyskaliśmy też taki zapis i zgodę ministra oraz całej grupy białoruskiej co do tego, że te nowe rozwiązania, które oni chcą zaproponować w Kodeksie celnym, będą przekazane nam jak gdyby przed ich przyjęciem. Stwierdzili też, że dotychczasowa praktyka po dłuższym czasie okazuje się dla nich również bardzo niekorzystna i przyniosła im więcej strat niż korzyści. Z ich strony jest więc pełne otwarcie na to, żeby tak zmienić przepisy, aby sytuację nieuzasadnionych zatrzymań pojazdów polskich przewoźników wyeliminować. Tu mamy pełną deklarację strony białoruskiej. Z tych wszystkich danych, które nam zostały przedstawione, wynika, że odpowiednie zapisy zmieniające Kodeks celny będą przedstawione w tym roku.

Dalej, tak jak powiedziałem, są działania nakierowane do KE. Oczywiście, rozmawialiśmy o tym między resortami. Jeżeli w KE poza naszymi działaniami będą również podejmowane zasadne działania innych krajów, to też uważamy, że należałoby – i to by było najlepszym rozwiązaniem – stworzyć specjalny program dla tej branży. Jak państwo wiedzą, szczególnie w UE do tej pory ta branża była jak gdyby poza nawiasem wszelakiej pomocy i wszelakich rozwiązań, które by wspierały działania branży transportowej. Ze stroną białoruską rozmawiamy. Tak jak powiedziałem, oczywiście, podpisaliśmy stosowne porozumienie. Ostatnie takie spotkanie ze stroną białoruską odbyło się w 2010 r. W tym roku my w zasadzie przez ostatni miesiąc... Był tam minister Kubiak wcześniej. Teraz była delegacja z moją osobą. Staramy się ten temat jak gdyby wyczyścić do końca.

W wystąpieniu mojego przedmówcy był poruszany temat paliwa, ale praktycy i przewoźnicy doskonale wiedzą, że problem nie polega tylko na tym, czy ustalimy 200 l, czy ustalimy 400 albo 600 l, czy jakąś tam inną wartość. Problem polega na tym, jak inne kraje będą się odnosić do tej sytuacji. Jak państwo doskonale wiedzą, nasze jakieś tam restrykcyjne działanie jest wysadzane w powietrze nie dlatego, że jesteśmy tu nieskuteczni, nie dlatego, że może za mało jest – powiedzmy – inspektorów pana ministra Połcia na granicy, nie dlatego, że może nasi celnicy nie do końca dobrze pracują, bo np. zupełnie inaczej podchodzą do tego Litwini. O tym też państwo doskonale wiedzą. Tu jest problem. Jeżeli nie rozwiążemy tego problemu, że wszystkie kraje nadbałtyckie i my identycznie się zachowujemy w tej kwestii w stosunku do strony rosyjskiej czy też białoruskiej, to będziemy mieć stale ten problem, bo nasze rozwiązania... Oczywiście, z punktu widzenia Ministra Finansów każde dodatkowe dochody są wskazane i tutaj zawsze ten problem będzie – jak państwo wiedzą, bo opozycja też kiedyś rządziła i doskonale wie, jak się z Ministrem Finansów w tej sprawie rozmawia. My musimy przede wszystkim Litwinów przekonać do tego, żeby oni przyjęli też nasz punkt widzenia. No, ale z kolei z punktu widzenia branży litewskiej... Nasza branża też doskonale o tym wie, że wiele podmiotów litewskich tak naprawdę nie jest litewskich, tylko rosyjskich. To też wiecie, dlatego im nie jest tak łatwo zmienić te relacje z wiadomych powodów, bo taki jest interes przewoźników litewskich. Kapitał tam jest też bardzo różny. Na Litwie jest i kapitał rosyjski, co państwo też doskonale wiedzą.

Przechodząc na polski grunt – ten, który jest uzależniony jak gdyby od współdziałania wszystkich resortów – minister jest odpowiedzialny za funkcjonowanie branży transportowej. To jest oczywiste. Wiadomo, że musimy tu skoordynować wiele działań. Jak państwo wiedzą, w *exposé* pani premier Kopacz została zgłoszona deklaracja wsparcia dla wszystkich przedsiębiorców, którzy ucierpieli poprzez wprowadzenie embarga. Podawałem te liczby. Za stworzenie takiego programu odpowiedzialne jest Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej. Państwo na to patrzą różnie, bo firmy, które mają problem np. z przyrostem zatrudnienia itd., oczywiście, będą widziały możliwość wykorzystania takiej pomocy. Firmy, które zatrudniają pracowników w sposób – tak to nazwę – swoisty nie do końca są zainteresowane, bo tutaj trzeba wszystkie karty na stół wyłożyć przy takich programach. Jednak już się umówiliśmy z panem ministrem Męciną, ponieważ rozmawialiśmy kilkakrotnie i ustaliliśmy, że wsparcie dla branży transportowej musi być w tym programie. Wykorzystując też państwa wiedzę i możliwości branży, będziemy już bezpośrednio z państwa przedstawicielami i z MPiPS uzgadniać konkretne zapisy, aby one były do przyjęcia przez was, żeby nie były sztuczne. Nie chcemy tego robić na tej zasadzie, że zapisy powstaną, a później, oczywiście, państwo będą je krytykować, że one nie odzwierciedlają potrzeb czy też stanu, w jakim branża się w danej chwili znajduje. To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa to jest ten temat, który też państwo poruszyli w rozmowach z nami. Podobna sytuacja. Mamy pewne wersje projektów wsparcia branży, oczywiście uzgodnione z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Tutaj podobnie w najbliższym czasie doprowadzimy do spotkań waszych przedstawicieli z bankiem, gdzie wskażecie też na te elementy, które mogą być korzystne przy tych rozwiązaniach, jak i na te, które powodują, że branża nie będzie zainteresowana podobnym wsparciem, tak żeby to trzymało się – że tak powiem – ziemi i nie było programem tylko na papierze. Jest akceptacja co do pomysłów, na które zwracaliście uwagę. Ten temat padł nawet w dyskusjach w Starym Lubiejewie. To kwestia dotycząca spraw związanych z tworzeniem scenariusza, w którym... Tylko muszę sobie to znaleźć. Zaraz podam dokładne dane. Wprowadzenie rekompensaty dla przewoźników redukujących flotę – taki jest siódmy punkt. Powiem szczerze, że to trudny temat, ale próbujemy i próbowaliśmy. Myślę, że doprowadziliśmy do jakiejś takiej sytuacji, gdzie już teraz możemy bezpośrednio wprowadzić państwa w te rozmowy. Mamy więc pewien scenariusz, na razie bardzo ogólny, uzgodniony z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, żeby on wszedł w ten obszar. Jest tu wstępna akceptacja, jest zgoda na to, żeby przystąpić do rozmów szczegółowych, jak to by wyglądało. Oczywiście, może być to system dotacyjny, może być to system tanich pożyczek. Tak z panią prezes Skuchą uzgodniliśmy. Chcielibyśmy jednak, żeby następne rozmowy były już bardzo praktyczne, czyli branży z NFOŚiGW. Pewnie udała nam się zbudować taki program, który w jakiś sposób będzie wprowadzał te rekompensaty dla tych wszystkich, którzy będą redukować flotę, ale o pojazdy od Euro 0, Euro 1 itd. Te, oczywiście, najgorsze.

Nie ma co ukrywać, że kwestie dotyczące spraw związanych z... Patrząc na to, powiedziałem już o sytuacji białoruskiej. Teraz kwestie dotyczące kontroli wwozu paliwa. Temat bardzo trudny, do którego też się odniosłem. Zintegrowany system kontroli to oczywiście temat, który jest poruszany przez państwa stale. W dużym stopniu – naszym zdaniem – on już funkcjonuje. Jak będą jakieś szczegółowe pytania w tej sprawie, to myślę, że mi tu pomoże pan minister Połeć. O kredytach i leasingu powiedziałem tutaj – przejdziemy do tych rozmów praktycznych z BGK.

I teraz najtrudniejsze kwestie. Oczywiście, to te, na które państwo zwracali uwagę przy uruchomieniu zwrotu akcyzy od paliwa i zawieszaniu pobierania należności przez ZUS oraz podatku od środków transportowych. Zakład Ubezpieczeń Społecznych jest otwarty na rozmowy z branżą. Jeżeli natomiast chodzi o akcyzę i podatek od środków transportowych, to szczególnie podatek od środków transportowych – jak państwo wiedzą – jest to decyzja samorządów. W zasadzie tu powinniśmy zaczynać rozmowy. Trudne pewnie, bo i tak, oczywiście, w konsekwencji one będą prowadzić na ulicę Świętokrzyską. Jeżeli samorządy doszłyby do wniosku, że należałoby tu podjąć jakieś działania, to pod warunkiem rekompensat ze strony Ministerstwa Finansów. Natomiast jeżeli cho-

dzi o zwrot akcyzy od paliw, to na ten moment nie mam dobrych informacji. Nie uzgodniliśmy z MF takich warunków, żebyśmy mogli powiedzieć, że jest szansa na wprowadzenie preferencyjnej stawki podatku akcyzowego dla przewoźników objętych embargiem. Minister finansów uzasadnia swoje stanowisko m.in. tym, że cena oleju w Polsce jest jedną z najniższych wśród państw członkowskich UE. Z danych, które posiada, wynika, że jedynie z Luksemburgu cena 1 l oleju napędowego jest niższa niż w Polsce. Może na razie tyle, bo pewnie będzie dyskusja. Będziemy się odnosić też do państwa uwag. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi za bardzo szczegółowe odniesienie się do kwestii poruszanych we wniosku i przedstawienie stanu kontaktów z branżą od spotkania w Starym Lubiejewie po dzień dzisiejszy. Odbył się szereg spotkań. Powołany został sztab międzyresortowy, na czele którego stoi właśnie minister Zbigniew Rynasiewicz. W tych spotkaniach biorą także udział niektórzy posłowie. Osobiście miałem przyjemność w tych pracach uczestniczyć.

Proszę państwa, ponieważ jest to dobre miejsce, żeby nawiązać do 75. posiedzenia Sejmu, na którym była przedstawiana informacja bieżąca w tejże samej sprawie. Pan poseł Adam Abramowicz, zabierając głos – cytuję – powiedział: „Panie marszałku, Wysoki Sejmie, panie ministrze, 21 sierpnia 2014 r. z inicjatywy Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce w Starym Lubiejewie koło Ostrowi Mazowieckiej odbyło się spotkanie około 500 przedsiębiorców transportowych, których dotknęły skutki wprowadzania przez Federację Rosyjską embarga na import produktów spożywczych. Na tym spotkaniu, panie ministrze, był pan obecny. Obecny był także przewodniczący Komisji Infrastruktury pan Stanisław Żmijan. Na tym spotkaniu otrzymaliście panowie bardzo dokładny obraz sytuacji oraz osiem punktów, na temat których wypowiedzieli się przedsiębiorcy. Chodziło o to, aby rząd zajął się ich postulatami. W pana wystąpieniu nie było odniesienia się do ani jednego punktu. Pan Stanisław Żmijan również do tego się nie odniósł. Po co panowie tam pojechaliście? Po co panowie zużyliście nasze pieniądze na paliwo? Czy chodziło tylko o obiad i kawę? Po co panowie jeździcie na takie spotkania, gdzie przedsiębiorcy wykładają wam, czego oczekują? Być może nie wszystkie z tych ośmiu punktów można spełnić, ale pan nie odniósł się nawet do jednego punktu”.

Ponieważ tutaj są obecni wszyscy państwo biorący udział w tamtym spotkaniu... Po pierwsze, panie pośle, nie jestem małostkowy, bo ta wypowiedź nadawała się do złożenia wniosku do Komisji Etyki Poselskiej, a przynajmniej jakiegoś oświadczenia z mojej strony, ale widziałem, że będzie okazja, kiedy posiedzenie Komisji będzie temu poświęcone. Otóż pojechałem tam własnym samochodem. Po drugie, jeśli chodzi o osiem punktów, tutaj jest dyrektor Jeneralski i może powiedzieć, bo prosiłem go osobiście, odjeżdżając późno w nocy z tego spotkania, żeby jak najszybciej zredagowano postulaty. Tych osiem postulatów zostało zredagowanych następnego dnia. Otrzymałem je na swoją skrzynkę mejlową następnego dnia w godzinach popołudniowych. Wobec tego, najdelikatniej rzecz ujmując, panie pośle, gospodaruje pan prawdą bardzo, bardzo oszczędnie. Jeżeli chodzi o obiad, to tutaj siedzący panowie także zaświadczą, że odjechałem do domu, nie mając czasu na konsumpcję obiadu, a pan minister musiał wrócić jeszcze do zajęć w Warszawie. W związku z tym mam prośbę. Jeżeli zajmujemy się sprawami bardzo poważnymi, to bardzo proszę, używajmy po prostu prawdziwych argumentów. Bardzo proszę, pan przewodniczący Tchórzewski w pierwszej kolejności się zgłaszał.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż z jednej strony pan poseł Król przedstawił problemy, które musieliśmy dzisiaj poruszyć. Właściwie pan minister, odnosząc się do negocjacji i do postulatów, które zostały zgłoszone, szczególnie tej ósemki, w jakiś sposób poinformował o tym, jak przebiegają rozmowy i co się robi w danej dziedzinie. Faktem jest, że jeżeli weźmiemy pod uwagę efekty, są one – jak widać – ciężko osiągalne, gdy idzie o sferę wsparcia branży ze strony rządu. To jest kwestia zasadnicza. Jeśli bowiem działa zespół międzyresortowy z jednej strony i drugiej strony są przedsiębiorcy, którzy składają konkretne postulaty związane z ich stratami, to jaka jest sytuacja?

Nawet jeżeli tutaj z danych pana ministra wynika, że sumarycznie przynajmniej do sierpnia był spadek na poziomie 10%, to wiemy, że główne decyzje, które weszły w życie ze strony rosyjskiej, są właśnie systematycznie dokładane po sierpniu, więc tutaj te skutki będą większe. Jednak one też nie rozkładają się równomiernie, bo im bardziej na wschód Polski, tym większa jest grupa przedsiębiorców zaangażowana we współpracę z Rosją. Mamy więc pewną grupę tych przedsiębiorców, którzy zresztą wcześniej zorganizowali się w Porozumieniu Białowieskim, którzy funkcjonują. U części z nich, jeśli chodzi o przychody, w niektórych przypadkach nawet blisko 100%, 80% czy 70% to są przychody ze współpracy związanej z eksportem i importem na kierunkach Rosja i Kazachstan. W sumie, jeśli chodzi o sprawy embarga, kraje wspólnoty gospodarczej – Kazachstan, Białoruś i Rosja – możemy traktować prawie jednakowo, gdy idzie o sprawy gospodarcze, bo tutaj jest unia celna i w pewnym sensie straty w handlu z Rosją przenoszą się także na straty na styku z Białorusią i Ukrainą. Dobrze, że tutaj rysuje się jakiś przełom na styku z Białorusią.

Wygląda na to, że sytuacja jednak nadal jest bardzo trudna. Celem naszej Komisji i naszą rolą jako posłów jest jakby doprowadzać do tego, żeby te rozwiązania, które podejmuje rząd, były jak najbardziej optymalne. Dlatego też, panie przewodniczący, chciałbym zaproponować, żeby po wypowiedzi pana ministra o tym, co tu się działo, także strona przedsiębiorców przedstawiła swoje stanowisko, żebyśmy zabierając głos, jakby odnosili się do tego dwugłosu w tym momencie i w pewnym sensie starali się ocenić, w jakim zakresie można zrobić więcej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że można by się przychylić do takiego wniosku, ale pan poseł Abramowicz – jak państwo zauważyli – został przeze mnie wymieniony i bardzo nalega na to, aby udostępnić mu możliwość wypowiedzenia się. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Krótko, bowiem będę musiał opuścić posiedzenie Komisji. Dlatego zależy mi na tym, żeby to teraz powiedzieć. Chciałbym wyjaśnić pewne nieporozumienie. Moja wypowiedź spowodowana była treścią merytoryczną wystąpienia pana ministra. Gdy przeczytamy to wystąpienie, to zauważymy, że nie było tam odniesienia się do tych postulatów, które były w Starym Lubiejewie zawarte i tylko o to mi chodziło, i chyba....

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Postulaty były sformułowane następnego dnia, panie pośle.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Postulaty były sformułowane, ale pan minister w Sejmie...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale my dostaliśmy je następnego dnia.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Tak jest, ale pan minister się do nich nie odniósł. Jak widać, chyba była jednak ta moja wypowiedź dobrze ukierunkowana, bo dzisiaj pan minister już był bardziej konkretny. Jeszcze chyba zostało odniesienie się do dwóch czy trzech punktów. Myślę, że pan minister się odniesie i my wtedy wszyscy będziemy mieli jakąś wiedzę na ten temat. Jeśli chodzi o paliwo i obiad, to była figura retoryczna. Jeżeli pan poseł poczuł się urażony, to przepraszam, bo nie o to mi chodziło. Jest pan znany z tego, jak i pan minister, że jesteście życzliwi dla środowiska transportowców. Chodzi nam wszystkim o to, żeby rozwiązać problem.

I teraz powiem krótko. W Polsce jest zarejestrowanych – to są dane aktualne – 792 tys. ciężarówek powyżej 6 t. To znaczy, że 792 tys. kierowców ma pracę plus jeszcze przecież obsługa tych ciężarówek i firm, księgowość itd. Można liczyć, że to jest powyżej 1 mln miejsc pracy. Tak jak powiedział pan poseł wprowadzający, dzisiaj jest uderzenie obcego państwa w ten sektor w ramach wojny gospodarczej, bo inaczej tego nie można

nazwać. Sektor oczekuje pomocy i to nie jest nic dziwnego, bo przecież w interesie państwa polskiego jest utrzymanie tych miejsc pracy.

Jeśli chodzi, panie ministrze, o pieniądze, zawsze będzie tak, że minister finansów będzie mówił: „No, nie ma pieniędzy. Nie ma pieniędzy". Proszę jednak zwrócić uwagę, że są pieniądze na wspieranie firm zagranicznych. Polscy przedsiębiorcy mają takie wrażenie, że firmy zagraniczne, które chcą inwestować w Polsce, to są jednak święte krowy. Wszyscy, którzy taką informację dostają, że firma zagraniczna chce inwestować, od razu wpadają w zachwyt. Volkswagen ma stworzyć 10 tys. miejsc pracy – otrzymuje pomoc publiczną od razu i od samorządu, i od rządu. Wszyscy się cieszą, że 10 tys. miejsc pracy będzie utworzonych. Jeśli w jednym powiecie na wschodzie Polski jest zarejestrowanych ponad 11 tys. ciężarówek, czyli 11 tys. miejsc pracy samych kierowców, to przepraszam, ale w skali kraju jak się to wszystko weźmie, to jest dużo więcej niż Volkswagen i wszystkie inne firmy zagraniczne razem wzięte.

W związku z tym problem polega na tym, że my wszyscy oczekujemy, że rząd będzie patrzył także na to, że jeśli nie pomoże skutecznie, będzie wzrost bezrobocia. A dzisiaj widzimy, co się w Polsce dzieje, tak? To nie są tylko przedsiębiorcy. Oczywiście, oni są ważni – oni, ich rodziny, ich los, zawarte umowy leasingowe. Być może nawet mogą stracić dorobek całego życia. Trzeba patrzeć także przez pryzmat zatrudnienia, ile osób straci miejsca pracy. Dlatego myślę, że dzisiaj, ponieważ pan minister bardzo konkretnie zaczął mówić i jeszcze się ustosunkuje do tych punktów, o których nie mówił, wypracujemy jakieś rozwiązanie, jakie pomoże utrzymać i formy, i miejsca pracy w tym sektorze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, prośba. Jest potrzeba? Może niech środowisko...

Poseł Piotr Król (PiS):

Oczywiście, mam tylko trzy krótkie pytania, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, bo chciałbym ukierunkować...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Oczywiście, zanim oddam głos panu ministrowi to posłuchamy wszystkich państwa. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie ministrze, dziękuję za to szerokie wyjaśnienia, natomiast wydaje mi się, że dzisiaj powinniśmy się skupić na sprawach, na które mamy ewidentny wpływ. Mam świadomość tego, że niektóre z tych relacji, o których pan mówił, są skomplikowane, ale są rzeczy, które leżą tylko i wyłącznie po naszej stronie. W mojej ocenie po naszej stronie leży np. podjęcie decyzji czy też, po pierwsze, dostrzeżenie problemu kabotażu, który jest wykonywany przez – tak to ujmę dyplomatycznie – pozaunijnych przewoźników. Oczekiwałbym konkretnej deklaracji. Jest wola, żeby coś z tym kabotażem zrobić czy nie? A jeżeli jest, to w jakim kierunku państwo zamierzają pójść?

Po drugie, myślę, że w interesie państwa polskiego... Po to budujemy te wszystkie autostrady i drogi ekspresowe a przy tym każemy naszym przewoźnikom drogowym, żeby płacili za to z góry. No, już legendy krążą o tych magicznych pudełkach, które są odbierane w różnych punktach, wkładane do jeszcze bardziej magicznych woreczków, które się włączają, jak się je dostanie, prawda? Pół żartem, pół serio mówię, ale taki mamy stan, że naszym przewoźnikom każemy płacić z góry za korzystanie z systemu dróg i autostrad, natomiast samochody wjeżdżające zza wschodniej granicy – najdelikatniej mówiąc – nie wybierają tych dróg. Nie dosyć, że nasi płacą więcej i to im się przekłada na 1 km, bo muszą to przecież ująć w stawce, to z drugiej strony jeszcze doprowadzamy do tego, że ciężarówki, które wjeżdżają z Rosji czy generalnie ze WNP, rozjeżdżają nasze drogi. Uważam więc, że w interesie państwa polskiego jest to, żeby te ciężarówki, które wjeżdżają, musiały korzystać z jakiegoś systemu winiet albo po prostu korzystały z tego systemu, który również obowiązuje w tej chwili przewoźników polskich i tyle. To jest w naszym interesie. Jeżeli ktoś wjeżdża do Polski albo traktuje Polskę jako

tranzyt, to niech jeździ drogami ekspresowymi, autostradami i niech za to płaci po prostu. To jest jedna rzecz.

No, i kwestia trzecia. Rozumiem, że możemy mówić o tym, że część pojazdów wjeżdża przez teren Litwy. Pełna zgoda z panem ministrem, że wymaga to uzgodnienia z krajami bałtyckimi. Jednak część wjeżdża bezpośrednio do Polski. To może zaczniemy od tego. Stawiam dzisiaj tezę i zwrócę się na piśmie do głównego inspektora transportu drogowego. Jako poseł Rzeczypospolitej informuję, że mam informację o tym, że wjeżdżają na teren Polski ciężarówki z jakąś substancją. Nie wiem, co to jest. Nie jestem chemikiem, nie jestem prorokiem, nie jestem jasnowidzem. Oczekuję, że te ciężarówki będą zatrzymywane. A może to jest paliwo do rakiet? Nie wiem, co to jest i nie potrafię tego powiedzieć. Oczekuję, że to będzie zatrzymywane i badane. Jeżeli to jest paliwo do samochodów, to możemy wydrukować takie informacje albo naklejki z listą stacji benzynowych, które się znajdują na terenie Polski, albo aplikacje do komórek niech sobie instalują. Natomiast nie ma żadnego merytorycznego powodu, nie ma żadnego interesu państwo polskie, żeby ciężarówki wjeżdżające z terenu WNP wwoziły na teren naszego kraju jakieś substancje. Nie wiem, co to są za substancje. Oczekuję od głównego inspektora transportu drogowego, że takie ciężarówki nie będą na teren Polski wpuszczane albo przynajmniej będą pobierane próbki tych substancji i będziemy wiedzieli, co to jest. A jak już będziemy wiedzieli, co to jest i jeżeli to jest rzeczywiście paliwo, to niech tankują na terenie RP.

To są sprawy, na które mamy ewidentny wpływ. W tych trzech konkretnych sprawach pana ministra prosiłbym o odpowiedź na piśmie, bo zamierzam ten temat doprowadzić do końca. Dziękuję bardzo. Oddaję głos naszym gościom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, mam nadzieję, że pan minister i główny inspektor odniosą się do tego. Panie pośle, system poboru opłat w Polsce jest jednolity. Pracowaliśmy wspólnie, także pan, nad nowelizacją ustawy o poborze opłat za przejazd, w związku z tym nie ma podwójnych standardów. System jest jednakowy dla wszystkich. Jest kwestia, oczywiście, egzekucji tego prawa. Bardzo proszę, do głosu pierwszy zapisał się pan prezydent Janusz Łacny. Później pan Jan Buczek, potem po kolei.

Prezydent Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) Janusz Łacny:

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jestem człowiekiem bardzo pragmatycznym, więc od razu przejdę do konkretów. Biorąc pod uwagę miejsce, w którym się znajdujemy, czyli posiedzenie Komisji Infrastruktury w Sejmie RP, zaapeluję o kilka rzeczy bezpośrednio pozostających w gestii tego organu. Otóż myślę, że pilną potrzebą jest uporządkowanie legislacji w zakresie transportu drogowego z uwzględnieniem tego, co w ostatnich kilkunastu miesiącach miało miejsce. Po pierwsze, trzeba tutaj zaapelować do państwa posłów o otwarcie rozdziału dotyczącego transportu drogowego, w szczególności ustawy o transporcie drogowym, ale także paru innych ustaw i tu moi koledzy na pewno powiedzą chociażby o szkoleniach i innych rzeczach. Mianowicie trzeba kilka działań podjąć.

Od razu odniosę się do tego, co tu padało. Kwestia wwozu paliwa. Moim zdaniem nie ma wielkiego problemu z kontrolowaniem tego. Umowa dwustronna z Rosją, zresztą podobnie jak z Białorusią, mówi o możliwości wwiezienia 600 l. Jeżeli nawet taki pojazd rosyjski będzie wjeżdżał od strony UE, czyli od strony Litwy, to dalej obowiązuje u nas 600 l. Reszta może pochodzić z Unii. Wszystko, co jest powyżej 600 l, można egzekwować poprzez żądanie udokumentowania, że paliwo zostało kupione na terenie UE. Jeżeli więc ten Rosjanin ma fakturę – nie kwitek kasowy, tylko fakturę – że to, co jest powyżej 600 l, kupił na Litwie, to wtedy jest okej. Jeżeli nie, to można go obciążyć akcyzą. Takie regulacje można zrobić. Pamiętam czasy, kiedy między Polską a Niemcami było 200 l. W Hamburgu czy w Bremie potrafił kontroler – nieważne kto – nałożyć akcyzę i karę za to, że w zbiorniku było więcej niż 200 l, chyba że udokumentowało się zakup paliwa na terenie Niemiec, więc my to możemy zaadaptować.

Druga sprawa. Przy tak trudnej sytuacji finansowej, jaka wynika z kompletnego zachwiania dotychczasowej równowagi popytowo-podażowej na rynku przewozowym

Europy, skurczył się pewien fragment tego rynku, czyli rynek wschodni. W związku z tym zmniejszył się popyt na usługi transportowe. Podaż została taka sama, więc będzie nowa równowaga i już jest, niestety, na niższym pułapie cenowym. Są dwa wyjścia. Jak któryś z panów posłów słusznie powiedział, jest w tej chwili wojna gospodarcza. Jak się prowadzi jakąkolwiek wojnę, to ona wiąże się ewidentnie z dużym inwestycjami. Bez uruchomienia budżetu nie da się tej wojny rozwiązać. Nie powiem, że wygrać, ale rozwiązać. W związku z tym tutaj interwencjonizm państwowy jest wręcz niezbędny. Nie da się tego problemu rozwiązać bez wyasygnowania pewnych kwot pieniężnych. A to też jest ukłon do pań posłanek i panów posłów, bo tak naprawdę budżet na przyszły rok będą państwo przyjmować i to już niedługo.

Dziękuję za pomysł, który został zgłoszony w Starym Lubiejewie – już nie powiem, przez kogo – żeby interwencjonizm państwowy na rynku przewozowym zorganizować także w taki sam sposób, w jaki to zorganizowano na rynku rybaków, czyli dotować tych, którzy pozbywają się sprzętu, wyprowadzają do poza UE dobrowolnie i to bez możliwości odtworzenia tego sprzętu. Jeżeli tą drogą pójdziemy, to na pewno w jakiś sposób chociaż trochę ułatwimy funkcjonowanie tym przedsiębiorcom, którzy w zdrowej strukturze swoich firm dalej będą prowadzić tę działalność.

Kolejna sprawa to kwestia wwozu paliwa w dużych ilościach. Rzeczywiście, zdarzają się sytuacje, kiedy przewozi się na terenie Polski większą ilość paliwa niż dopuszczalne 1,5 tys. l w zbiornikach fabrycznych – podkreślam, że fabrycznych – a fabryczne to nie są te, które są wyprodukowane przez fabrykę, tylko te, które są w homologacji pojazdu i to pojazdu silnikowego. Jakakolwiek większa ilość paliwa albo paliwo przewożone nie w takich zbiornikach fabrycznych wymaga spełnienia warunków wynikających ze sporządzonej pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych umowy ADR o przewozie materiałów niebezpiecznych (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road). Jeżeli takie warunki nie są spełnione, to bardzo wysokie kary z tego tytułu są nakładane na przewoźników.

Tak *à propos*, jeżeli chodzi o otwarcie rozdziału, to jedną z istotnych kwestii jest uregulowanie zapisów dotyczących funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego. Dzisiaj ona funkcjonuje wobec takich przepisów, jakie są obowiązujące i inspektor nie może ich łamać, ale taryfikator kar w niczym nie odpowiada naruszeniom. Co więcej, nie zwraca się uwagi na to, czy jakiś fakt został udokumentowany czy nie, tylko czy nastąpiło to niezwłocznie albo ze zwłoką. Otóż za to, że niezwłocznie, nie ma kary, za to, że ze zwłoką, jest kara. No, ale to powinna być jedna kara. A nie za to, że jest zwłoka i za to, że czegoś tam dalej jeszcze w tym właściwym okresie nie udokumentowano, jest druga kara. Takie rzeczy trzeba więc koniecznie uregulować.

Kolejna rzecz to system TIR (Transport International Routier) w Rosji. Myślę, że tutaj należy się państwu pewna informacja. Rosjanie cały czas mówią ustami ministra transportu, co nie jest dziwne, bo wobec ONZ w Genewie strona rosyjska jako strona konwencji TIR jest reprezentowana przez ministra transportu a nie przez organ celny – Federalną Służbę Celną. Otóż cały czas ustami ministra transportu jest deklarowana chęć kontynuacji funkcjonowania systemu TIR w Rosji. To jest tylko deklaracja. Wiemy, co znaczą deklaracje rosyjskie. Oni rzeczywiście ustalili termin na koniec listopada. Twierdzą – i to są najnowsze dane – że muszą uregulować swoje sprawy wewnętrzne i potem wznowić system TIR. Co więcej, pierwszy wiceminister transportu Asauł chciałby to przedstawić na jak najszerszym forum międzynarodowego transportu drogowego. Być może mu się to uda. Nie mogę więcej mówić, bo to są jakieś takie na razie ustalenia bieżące. Wiceminister Asauł twierdzi, że system TIR będzie funkcjonował, ale obawiam się, że to jest – jak zwykle – pewien strategiczny interes Rosji. Otóż toczą się rozmowy i to dosyć zaawansowane, poprzez Ministerstwo Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej, dotyczącej planowanej organizacji kolejnej Euroazjatyckiej Konferencji Transportu w Sankt Petersburgu. To jest około 600-700 ludzi i około 1 mln budżetu. Rosjanie są tym zainteresowani. Wiedzą, że groźba jest taka, że środowisko międzynarodowe nie zaakceptuje tego pomysłu. No, bo jaki jest sens organizowania konferencji euroazjatyckiej i mówienia o ewentualnej reaktywacji jedwabnego szlaku, jeżeli Rosja

wręcz go blokuje? Nie puszcza nie tylko importu na swoje terytorium, ale także blokuje tranzyt.

Reasumując, Wysoka Komisjo, gorąca prośba, ażeby to, co można zrobić w obszarze legislacyjnym, zrobić jak najszybciej. Przygotowania budżetu trwają, więc jeżeli nie uwzględnią państwo w budżecie na rok 2015 kwot, mówiąc o tym, że istnieją fundusze na interwencjonizm państwowy w zakresie transportu drogowego, to potem po styczniu możemy sobie znów mówić, ale tylko o kolejnym roku. Ten rok będzie stracony. Mamy też tutaj przedstawiciela rządu, czyli władzy wykonawczej, więc też jest prośba, ażeby te działania, które można zrobić na poziomie ministerstwa, zrobić jeszcze w tym roku. W szczególności można rozwiązać pewne sprawy, które są regulowane rozporządzeniami ministra.

My jesteśmy tutaj jako środowisko transportowe dosyć szeroko reprezentowani. Jest największa organizacja ZMPD, reprezentowana przez prezesa. Są organizacje regionalne, reprezentowane także przez prezesów. Jest Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, także reprezentowany przez prezesów. Śmiem twierdzić, że wszyscy ci ludzie są gotowi służyć bardzo konkretną i konstruktywną radą, tudzież uczestniczyć w rozwiązywaniu problemów, ale uczestniczyć w najbliższych tygodniach. Jeżeli to przełożymy na pierwsze półrocze następnego roku, będzie zdecydowanie za późno. Chciałbym dzisiaj od państwa obecnych tutaj przynajmniej usłyszeć, czy jest wola zmieniania legislacji w taką stronę, żeby ona najpóźniej w pierwszym kwartale przyszłego roku była zdecydowanie protransportowa. Po drugie, chciałbym usłyszeć, czy istnieje wola przeznaczenia pewnych funduszy na interwencjonizm państwowy w transporcie drogowym.

A gdy zapytają państwo, co środowisko robiło, to odpowiem, że robiło, co mogło. W komisji sejmowej 18 sierpnia br. padło stwierdzenie, że rolnicy otrzymają pomoc finansową. Następnego dnia organizacja międzynarodowa, której członkiem i to istotnym jest nasze ZMPD bo w końcu reprezentuję to ZMPD, zwróciła się poprzez swojego generalnego przedstawiciela właśnie do komisji sejmowej z wnioskiem o rozpatrzenie dokładnie tego samego scenariusza dla transportu drogowego. Oczywiście, to nie my jesteśmy decydentami. My będziemy lobbować, my będziemy naciskać – tak jak robimy to dotychczas – na poziomie państw unijnych i na poziomie UE w Brukseli, ale bez pomocy państwa my naprawdę wiele sami nie załatwimy, bo nie mamy mocy sprawczej. Na razie dziękuję. Mam nadzieję, że drugi raz nie będę zabierał państwu czasu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezydentowi. Proszę o zabranie głosu pana Jana Buczka. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni panie i panowie posłowie, szanowni państwo, 21 sierpnia odbyło się spotkanie w Starym Lubiejewie, w którym w istocie uczestniczyło około 500 przewoźników, którzy stali przed widmem bankructwa w związku z tym, że jedno państwo – konkretnie Federacja Rosyjska – wprowadziło dosyć poważne ograniczenia. Wynikają one, oczywiście, tylko i wyłącznie z politycznych intencji jako reakcja na akcję. W związku z tym przewoźnicy, tak jak plantatorzy i przetwórcy, stoją przed groźbą bankructwa. Bardzo dziękuję panu ministrowi i panu przewodniczącemu za to, że byli wówczas na tym spotkaniu i że starali wsłuchać się w dyskusję. Powstało tam istotnie osiem punktów, dosłownie tego samego dnia, dlatego być może redakcja tego materiału nie jest najszczęśliwsza, ale po prostu tworzony był przez 500 osób uczestniczących w tym spotkaniu.

Szanowni państwo, już wtedy przewoźnicy mówili o tym, że stoją przed widmem bankructwa. Nikt nie odracza żadnych zobowiązań przewoźnikom. Muszą płacić podatki, muszą płacić VAT, muszą płacić za samochody. Chcę powiedzieć, że te piękne samochody, które widzą państwo na drogach, nie są własnością przewoźnika. Przewoźnik jedynie je eksploatuje, generując z tego jakiś przychód. Jeżeli przewoźnik nie jest w stanie na bieżąco tych zobowiązań finansowych regulować, to dla przewoźnika staje się to katastrofą, bowiem nie ma w Polsce żadnych ochronnych instrumentów, chroniących

przed takimi działaniami, jakich dopuszczają się firmy leasingowe i banki wobec polskich przedsiębiorców, ale dzisiaj nie chciałbym tego tematu rozwijać.

Proszę państwa, minęły od tego momentu dwa miesiące. Przyznam szczerze, że my, uczestniczący w tych różnych spotkaniach roboczych, jesteśmy... Chciałbym, żeby to wyraźnie tu wybrzmiało i żeby państwo to zrozumieli. Z jednej strony jesteśmy reprezentantami przewoźników i w ich interesie wypowiadamy te kwestie, formułujemy wnioski i oczekiwania. A z drugiej strony przychodzimy też do państwa jako do przedstawicieli naszego – nie zawaham się użyć takiego słowa – narodu, którzy zobowiązali się do tego, żeby dbać o państwo i o jego gospodarkę, jak również reagować na wszelkiego rodzaju nieprawidłowości. Proszę państwa, minęły dwa miesiące i dzisiaj...

Przepraszam, spóźniłem się, więc w pierwszej części tego wprowadzenia nie uczestniczyłem, ale od kolegów dowiedziałem się, że w zasadzie uzyskaliśmy szeroką informację odnośnie do działań, które są w trakcie realizacji. Jednakże ktoś tutaj powiedział o wojnie. Chyba mój kolega Janusz Łacny wspomniał o tym, że jesteśmy w stanie wojny. Proszę państwa, na wojnie nie ma ośmiogodzinnego czasu pracy i my go dawno już odrzuciliśmy. Po prostu – ci, którzy służyli w wojsku, wiedzą o czym mówię – jak są warunki wojenne, to trzeba się brać do roboty i działania nie tyle planować na odległy termin, bo to jest wielka strategia, tylko niestety, działania natychmiast, tu i teraz trzeba podejmować. My oczekiwaliśmy, że dzisiaj właśnie spotkamy się po to, żeby można było usłyszeć od państwa informacje o jakichś konkretnych już rozwiązaniach, dlatego że my za chwilę będziemy mieli spotkanie z naszymi przewoźnikami, którzy oczekują tej informacji. Przyznam szczerze, że my jako przedstawiciele przewoźników zapewniamy też państwu taki spokój, czas na dyskusje merytoryczne analizy i rozważania, ale nie jesteśmy w stanie powiedzieć naszym przewoźnikom, że oni po prostu, przyglądając się biernie skutkom działań naszej administracji i władzy ustawodawczej, będą musieli bankrutować.

Tutaj pan poseł Abramowicz wspomniał o prawie 1 mln miejsc pracy czy o ponad 1 mln. Panie pośle, my szacujemy, że około 2 mln ludzi żyje z transportu, więc to nie jest tylko wymiar ekonomiczny, ale też i wymiar polityczny oraz socjalny. W związku z tym wszystkim za chwilę będzie bardzo ciężko i ten kryzys dotknie dosłownie wszystkich. Proszę państwa, już sam nie wiem, od czego zaczynać – czy od ogółu do szczegółu, czy od szczegółu do ogółu. Jednak, po pierwsze, oczekujemy od państwa jasnej, precyzyjnej i rzeczowej informacji. Czy my jako branża, która jest szacowana na 73 mld zł jest do czegokolwiek potrzebna państwu jako zarządzającym krajem i gospodarką naszego państwa? Czy uważacie, że należy w tym momencie nam pomóc, czy też można machnąć na nas ręką, bo jak dotychczas sobie jakoś pomagaliśmy, to i tym razem sobie sami pomożemy? Taką odpowiedź musimy od państwa dostać tu i teraz, dlatego że nie jutro, tylko dzisiaj będziemy rozmawiali z naszymi przewoźnikami, którzy mają przeróżne pomysły. Oni chcą przyjechać tutaj pod Sejm, żeby wspomóc dyskusję ciężarówkami. Chcą, żeby państwo przyjeżdżali na różnego rodzaju spotkania, ale te spotkania nie będą już miały tak merytorycznego charakteru, bo będą, niestety, podbite dużą emocją.

Dlatego bardzo ważne jest to, żeby zrobić taki rachunek ciągniony, co się bardziej opłaci. Czy bardziej się opłaci ministrowi finansów chomikować tę akcyzę od paliwa i przez to zamykać oczy na fakt, że tracimy swoją konkurencyjną pozycję na rynku w Europie? Proszę państwa, europejski rynek transportowy to jest otwarty rynek. To jest zespół naczyń połączonych. Jeżeli my będziemy mieli zbyt wysokie koszty, to nam po prostu klient za granicą powie: „Bardzo dziękujemy, panie Kowalski. My bierzemy Iwanowa. Bierzemy jakiegoś Litwina czy Białorusina, bo on jest dla nas tańszy”. Taki sposób myślenia musi nam przyświecać. Minister finansów odpowiadając: „Nie, nie jestem gotów na zdjęcie podatku” – nie od luksusu, lecz od najważniejszego w naszej branży środka do produkcji – powinien w tym momencie wziąć odpowiedzialność za wszystkie skutki takiej decyzji. Jeżeli minister finansów uważa, że można zrezygnować z akcyzy od paliwa, jakie jest używane w kolejnictwie, w transporcie morskim, w transporcie lotniczym, w rolnictwie, a nie można zwrócić tego przewoźnikom, którzy profesjonalny transport państwu zapewniają... Są jak złota kura. Zarabiając za granicą,

przywożą pieniądze do Polski – ciężkie dewizy. Proszę państwa, wielu ministrów, wiele rządów, wiele państw z tego skorzystało. Widzę, że nasz rząd jakoś nie ma ochoty.

Nie chciałbym po wszystkich tych punktach przechodzić i ich analizować, bo chyba nie ma nawet takiej potrzeby. Natomiast dzisiaj musimy się wszyscy zastanowić nad tym, jak nie wytykać sobie różnego rodzaju słów, emocjonalnie wypowiedzianych, tylko wszystkie ręce, które mogą się nam do tego przydać, wyciągnąć na pokład. My jesteśmy z państwem gotowi pracować dzień i noc po to, żeby coś zrobić. Nie za miesiąc i nie za dwa lata, bo jeżeli przegapimy ten moment formowania budżetu, to czym już tu pan Łacny mówił, to za chwilę po prostu nie będziemy mieli szansy nawet dokonać jakiejkolwiek korekty. O to w imieniu przewoźników, o to w imieniu ZMPD, które było gospodarzem i inicjatorem spotkania w Starym Lubiejewie, bardzo, bardzo proszę, ale tu nie myślę tylko o przewoźnikach ze wschodu. Skutki tej fatalnej sytuacji, w której znaleźli się dzisiaj przewoźnicy ze wschodu, rozlewają się na cały transport. Dlatego właśnie chodziło nam o to, żeby jak najszybciej, jeżeli jest szansa, uzyskać jakieś zadośćuczynienie, żeby zredukować nasz potencjał, żeby się dostosować do tej tragicznej dla naszej branży sytuacji. Do niedawna państwo się nami szczycili, ale dzisiaj tak nie jest. Dzisiaj musicie nam pomóc, bo niebawem nasza gospodarka i nasz system socjalny będą miały z nami naprawdę poważny kłopot. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę pana Waldemara Jaszczura. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie" Waldemar Jaszczur:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak państwo pewnie doskonale wiedzą, od wtorku Rosja wprowadziła kolejne embargo na niektóre towary. Zakłady mięsne w Łukowie koło Siedlec w godzinach popołudniowych poprosiły mnie o to, aby w jak najszybszym czasie podstawić samochód, na który uda im się jeszcze zdążyć załadować ostatnią partię mięsa do Kaliningradu. Co prawda na wariackich papierach, ale się udało. A co to oznacza? To oznacza, że z rynku znika kolejna liczba ładunków. A co to dalej oznacza? To, iż sytuacja polskiego przewoźnika, który woził jeszcze cokolwiek, ulega dalszemu pogorszeniu. Są przestoje i straty. Wiadomo, że kierowcom trzeba płacić. Z tego nas nikt nie zwalnia. Wszystko to idzie w jednym kierunku. Dalej, dalej zmierzamy ku najgorszemu.

Szanowni państwo, od spotkania w Starym Lubiejewie minęły już dwa miesiące. Za chwilę będzie trzeci miesiąc. Embargo wprowadzono 7 sierpnia i od tamtej pory nic się nie dzieje w naszej sprawie. Pan minister tutaj mówił o spotkaniu z panem ministrem finansów. Rozumiem, że akcyza to nie jest taka prosta sprawa, to długi proces itd. Jednak pytam, czy w sprawie, w której też był postulat, czyli w sprawie zwolnienia nas z podatków od środków transportu, też są takie procedury? Czy w sprawie zwolnienia nas ze składek na ZUS na czas trwania embarga – nie w nieskończoność, bo tego się nie domagamy – też są takie procedury? Proszę państwa, moja firma płaci rocznie 160 tys. zł podatku z tytułu środków transportu. Wyobraźcie sobie jak bardzo takie środki, które by mogły pozostać w firmie, pozwoliłyby na przetrwanie. Banki notorycznie uchylają się od udzielania kredytów. Powód? Wiadomo, firma zaliczana do branży o dużym ryzyku. Oczywiście, już kończę.

Na koniec powiem tylko tak. Proszę państwa, niezadowolenie wśród przewoźników bardzo wzrasta. Jestem z Siedlec, czyli miasta, w którym jest zagłębie chłodni. Wiecie doskonale, że to my właśnie ponosimy największe straty. Są coraz silniejsze głosy... Jedno spotkanie z przewoźnikami odbyło się w sobotę, kolejne w poniedziałek. Ludzie nawołują do tego, aby przygotowywać się do szerokiej akcji protestacyjnej. Proszę państwa, jeżeli do tego dojdzie, nie zapanujecie nad tym. Uwierzcie mi, że nie zapanujecie nad tym, bo zdesperowany przewoźnik, któremu grozi wizja bankructwa, który stoi przed utratą dorobku całego życia, będzie zdesperowany – wyjedzie, zablokuje i co będzie dalej? A my nie będziemy mieli żadnych argumentów. Apeluję do państwa o rozsądek. I żeby nie było, że nie ostrzegałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Sekundeczkę, panowie. Pan minister prosi o głos. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w swojej wypowiedzi wskazałem na kilka elementów z tych oczekiwań, które państwo zgłosili w Starym Lubiejewie. Chociaż, żeby była jasność, nie uważam, że to, co zgłosiliście w Starym Lubiejewie, to jest Nowy Testament, który należy czytać w taki sposób, że wszystko, co tam jest napisane, musi być zrealizowane. Żeby była jasność, tak? My, oczywiście, odnosimy się do każdej z waszych propozycji. W mojej wypowiedzi akurat padło takie stwierdzenie, że jeżeli chodzi o podatek akcyzowy, który jest najniższy poza Luksemburgiem w Europie, to na ten czas nie mamy uzgodnień z ministrem finansów. Natomiast wskazałem na inne uzgodnienia, które zawarliśmy i w sprawie których – że tak powiem – niezwłocznie będą państwa przedstawiciele uczestniczyć w rozmowach. Myślę, że będą one dla was zadowalające w innych kwestiach. Nie mówię o tym, bo nie chcę powtarzać, tak?

Natomiast chciałby też powiedzieć... Jeżeli wy tak mówicie, to ja też tak powiem. Rozumiem waszą kampanię wyborczą, która się toczy w waszych organizacjach akurat w tym czasie. To też jest wasza odpowiedzialność, czy ją będziecie toczyć w takiej atmosferze, w której będziecie mówili, że im któryś z liderów głośniej podbija bębenek, tym ma większe poparcie, czy też będziecie mówić tak, jak faktycznie jest, bo przecież wszyscy doskonale wiemy, jaka jest sytuacja. Prosiłbym o to, jeżeli uczestniczymy w jakimś dialogu, żeby ten dialog był w obydwie strony. Dialog nie może być taki: „Jak spełnicie wszystkie nasze oczekiwania, to wtedy jest fajnie i jest tak, jak powinno być. A jak nie spełniacie przynajmniej jednego naszego oczekiwania, to będzie protest”. Uważam, że obowiązkiem organizacji jest uczestniczyć w tym dialogu w taki sposób, żeby przekazywać wszystkie informacje – nie tylko te, które są złe i niezrealizowane przez stronę rządową.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę pana Władysława Żerę. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku Władysław Żero:

Dziękuję, panie pośle. Panie przewodniczący, szanowni posłanki i posłowie, panie ministrze...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam jeszcze. Naprawdę wszyscy państwo będą mogli się wypowiedzieć. Proszę o zrozumienie. Poza kolejnością może zabierać głos pan minister. My wszyscy jednak według przyjętego scenariusza posiedzenia Komisji. W związku z tym teraz bardzo proszę przedstawiciela strony społecznej. Proszę bardzo, pan prezes Władysław Żero.

Prezes SPP w Białymstoku Władysław Żero:

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz chciałem podziękować za zaproszenie tutaj, ale powiem tak, żeby nie rozciągać tych dużych tematów, o których panowie mówią. Powiem o takich podstawowych, które nas bardzo mocno dotykają. Jestem tu jako prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku i ze swojej strony powiem, że całe środowisko jednogłośnie podjęło dwie główne sprawy, które nas nurtują.

Po pierwsze, doprowadzić do zmiany umowy między Polską a Rosją z 1996 r., która dzisiaj w ogóle nie trzyma się naszych zadań transportowych. Dlatego, że jesteśmy teraz w Unii, a te zezwolenia na kraje trzecie, dwustronne... Prosimy rząd, żeby wystąpił o renegocjacje warunków tej umowy. Domagamy się nowej w postaci jednego zezwolenia na Rosję. A to z tego względu, że to ustabilizuje rynek – nie będą Rosjanie żądać przy wjeździe różnych zezwoleń, dodatkowych pieczątek, czy towar załadowany w Polsce, czy z płatnikiem unijnym, bo jest problem. Dam przykład. Kolega wiozący tranzytem towar do Mongolii został cofnięty z Moskwy, choć dziesięcioma ciężarówkami wiózł towar w ogóle nie dla Rosji. Wiózł tylko tranzytem i został zawrócony. To jak my mamy poruszać się w tranzycie międzynarodowym? Mówiliśmy na temat wypowiedzenia umowy – panie ministrze, pan też tu o tym mówił – i jesteśmy za tym, tylko ten temat z miesiąca na miesiąc narasta. Widzimy, że dotknęliśmy dna i już wiadomo, że teraz jesteśmy pod

kreską. Firmy rodzinne utrzymują się jakimiś swoimi wspólnymi siłami. To, o czym mówię teraz, to wypracować jedno zezwolenie z Rosją, bo ta umowa – jak mówię – była polsko-rosyjska, a jesteśmy w Unii. Tu jest dużo tematów, dotyczących sytuacji, w których oni od nas wymagają, żeby płacić, takich jak konwoje, różne zabezpieczenia. Dlatego chcemy, żeby temat tej umowy jak najprędzej rząd wziął pod uwagę i tę umowę polsko -rosyjską nakreślił wraz z nowymi zasadami, przyjętymi w cywilizowanym świecie.

Druga sprawa. Panie przewodniczący i panowie posłowie, mówiłem od iluś lat, że stronie litewskiej – chodzi o Budzisko – nigdy nie zależało na tym, żeby kontrolować wjazd obcych ciężarówek na ten teren. Mówiłem, że tu górę lodową kiedyś przełamaliśmy, ale częściowo. Pokazaliśmy temat. Ten temat dalej istnieje, już nie mówiąc o tych cysternach, o których pan poseł wspomniał. I właśnie, jednego dnia była kontrola przeprowadzana przez izbę celną w Białymstoku – połowa ciężarówek została z granicy zawrócona, reszta się po lasach schowała. Tyle tego paliwa tam idzie. Nie wiem, dlaczego tak się dzieje, ale to już nie na przewoźników temat. Tylko że my, przewoźnicy, np. moi koledzy z Suwałk, bo tam więcej widzę, co się dzieje, widzimy to dalej. Wjeżdżającą do Polski ciężarówkę Litwin kontroluje pod względem wwozu paliwa u siebie i sprawdza kierowcę wracającego z powrotem na teren Litwy, który na Rosję się kieruje. Jak on ma np. 1 tys. l paliwa przy wjeździe do Polski, natomiast przy wyjeździe ma 200 l, to mówi od razu. Pisze protokół, że paliwo sprzedał w Polsce. Jednak jak Rosjanin wjeżdża i wiezie do Polski 1,4 tys. l, natomiast wywozi 200 l, nikt tego nie kontroluje. To jest przykład.

Jak mówię cały czas, kosztem głównym transportu jest paliwo, a teraz jeszcze dojdą konwoje i obciążenia. Te dwa punkty opracujmy. Zróbmy porządek z zezwoleniami i zróbmy porządek z paliwem. Nie Polska, tylko UE. Łotwa, Estonia i Litwa – te trzy kraje. Powiem tak. Mamy teraz 27 października – dzięki wojewodzie – temat zespołu. Powołany jest zespół z Litwy. Chcemy na ten temat rozmawiać między przewoźnikami, między inspekcją naszą i litewską, jak by to zrobić, jak to ogarnąć, żeby może troszeczkę ten potok zatrzymać. Powiem, że to dzięki ministrowi Połciowi na granicy w Budzisku Służba Celna pracuje tak jak każdy, od godziny 7.00 do 16.00 i później wyrywkowo. Czego możemy żądać nocą? Nocą wjeżdżają tysiące. Nikt nad tym nie panuje. Pierwsze opłaty drogowe ponoszą dopiero na obwodnicach Zambrowa i Ostrowi. Hulaj dusza. A my? Każdy kilometr. My też płacimy, ale oni mają możliwość większą, bo mniej mają kosztów, tak? I tutaj jest ze strony naszej – mówię w imieniu swojego środowiska – pełne poparcie, żeby ten temat rozwiązać, wypowiedzieć umowę, doprowadzić wwozy paliwa do takiego stanu, żeby ustabilizować rynek. Będzie paliwa 200 l, frachty się ustabilizują, będzie jedno zezwolenie, nie będzie łapówek, nie trzeba będzie różnych dopłat stosować przy tranzycie przez Rosję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana prezesa Jarosława Jakoniuka.

Członek zarządu ZMPD Jarosław Jakoniuk:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, przysłuchując się dzisiejszej dyskusji, zauważam, że brak tutaj tylko jednego. Posiadamy ministerstwo odpowiedzialne za transport, ale – jak do tej pory widać – nie posiadamy w ogóle polityki transportowej państwa. Polska ma pięć korytarzy transportowych z północy na południe, ze wschodu na zachód i w tym momencie słyszę tutaj, że nagle pojawia się Białoruś. Niedawno też uczestniczyłem w „Dobrosąsiedztwie" polsko-białoruskim, ale Białoruś się pojawia, bo – jak wiadomo – szykujemy się do wojny polsko-rosyjskiej w sprawie pozwoleń i tego wszystkiego. Łukaszenka jest na tyle mądrym przywódcą swego kraju, że już od 2007 r. prowadzi swoją politykę transportową w oparciu o centra logistyczne. Będąc na różnych konferencjach, słyszy się tak: „Paryż, Berlin, Brześć, Moskwa". Pochodzę z Białej Podlaskiej, która leży przy przecięciu trzech szlaków komunikacyjnych – linia kolejowa, tzw. szeroki tor 19 i E30. Czy my mamy się w tej chwili oddawać w ramiona Białorusi i wykonywać przewozy przez białoruskie centra logistyczne? Wiadomo, że gestia transportowa z zachodu dawno została oddana w ręce rosyjskie. My jako przewoźnicy jeździmy jak trzecia ręka. W ogóle nie mamy dostępu do pierwszej ręki. Nadal będziemy

skazani na rosyjskie spedycje, na rosyjskie firmy, które powstały w Niemczech. Cały czas się szczycimy tym, że mamy 153 tys. samochodów. „Taka wielka branża".

Prezes OSMPDiS „Podlasie" Waldemar Jaszczur:

Podobno 156 tys.

Członek zarządu ZMPD Jarosław Jakoniuk:

No, może i tyle. Branża, która jest chora. Siedzący tutaj pan minister Jarmuziewicz stworzył nową ustawę transportową, którą my sami, przewoźnicy, uprościliśmy. Branża jest chora ze względu na to, że gwarancja finansowa to jest wykupienie ubezpieczenia za 500 zł. Dlaczego samochód, który posiada firma, nie może być majątkiem firmy? A naganiamy tutaj koniunkturę dla firm ubezpieczeniowych i płacimy po 500 zł. Dzisiaj w Polsce nie jest w ogóle ograniczony dostęp do zawodu przewoźnika. Nie ma żadnych ograniczeń. Powinny być jasne ograniczenia finansowe dostępu do tego zawodu.

W tej chwili jest i druga sprawa. To wymiana kontyngentów i pozwoleń między państwami spoza UE. My wchodzimy w Euro 6. Wymieniamy się z innymi krajami na podstawie Euro 0 czy Euro 2. Sami oddajemy rynek dla obcego przewoźnika. A my jesteśmy wpychani w kredyty, w leasingi, w co innego, bo musimy inwestować cały czas, wchodząc w samochody Euro 6. Czy nie można usiąść i stworzyć jasnej, zdrowej struktury wykonywania tego transportu międzynarodowego, głównie na wschód? Czy nie można zmusić też naszych partnerów do inwestycji na naszym poziomie? Bo oni wykupują od nas tabor, który wycofujemy, a jeździmy za takie same stawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana prezesa Piotra Litwińskiego.

Przewodniczący OSPD „Galicja" Piotr Litwiński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, podpisuję się pod tym wszystkim, co koledzy tutaj powiedzieli. No, i prawda jest taka, że okręt pod tytułem „transport polski" tonie. Tonie i to coraz bardziej. Mówiąc kolokwialnie, teraz dostał kolejny strzał zza winkla – embargo rosyjskie. To, co tu koledzy powiedzieli, nie dotyczy tylko przewoźników wschodnich. To dotyczy całej branży. Proszę państwa, pamiętam jak załamał się transport na wschód w 1998 r. czy w 1997 r. Do dziś dnia nie odbudowaliśmy stawek. Jak wtedy poszły stawki w dół, do dziś dnia nie jesteśmy w stanie stawek odbudować.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o akcyzę, pan minister nam mówi, że mamy taką dobrą akcyzę. Na drugim miejscu jesteśmy po Luksemburgu. Jednak, proszę państwa, począwszy od Portugalii, Portugalia, Hiszpania, Francja, Niemcy, Włochy – wszyscy zwracają akcyzę. My nie możemy. I jak my mamy z nimi konkurować, gdy nasze paliwo praktycznie jest podobne jak paliwo na zachodzie, ale nie zarabiamy tyle, ile oni zarabiają? Ze wschodu nam się serwuje paliwo po 2,50 zł z Federacji Rosyjskiej. Są punkty przeładunkowe. Mogę to udostępnić. Na zachodzie mają dziesięć zlewni, gdzie przyjeżdżają i zlewają paliwo.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Ale państwo o tym wie. Nie musisz udostępniać. Państwo wie.

Przewodniczący OSPD „Galicja" Piotr Litwiński:

Ale doskonale wiedzą. Państwo tylko wie, jak nas przypilnować przy podatku VAT, wprowadzając solidarną odpowiedzialność, że jak klient nie zapłaci VAT, to ja go muszę drugi raz zapłacić. To wiedzą jak zrobić, natomiast jak przypilnować, żeby... Przecież to oficjalnie się dzieje. Ludzie powykupywali tereny, kółka rolnicze. Zlewają sobie tam paliwo. I co? Nikt o tym nie wie? Tak dziwnie się składa, że teraz wróciłem z obrad komisji transportowej, gdzie Turcy nam dokładnie powiedzieli, ile polskich aut przejechało przez granicę, ile wykorzystaliśmy zezwoleń i ile jeszcze mamy w zanadrzu. A zapytajcie u nas kogoś, kto wie, ile my przejechaliśmy gdzieś za granicą. U nas się nie da tego skontrolować. Nie ma na to siły. W dobie komputerów, otwarcia na świat, elektrotechniki u nas się tego nie da zrobić. Jest po prostu niechciejstwo. U nas, żeby ktoś dostał odstępstwo od warunków zarejestrowania ciężkiego pojazdu, który przywiózł z zagranicy, to musi czekać sześć miesięcy albo nawet dziewięć. Czy to tak ma wyglądać pomoc

dla przewoźników? Egzaminu na diagnostę samochodowego nie ma już sześć miesięcy. Cztery miesiące, ale będzie sześć niedługo. Dlaczego? Bo nie ma rozporządzenia. No, jak my możemy pracować?

Proszę państwa, pierwszy punkt to jest zrobienie porządku z paliwem i to nam rozwiąże sprawę. Jeździliśmy na zachód i żadnemu przewoźnikowi nawet do głowy nie przyszło, żeby wlał więcej niż 200 l Niemcowi czy Austriakowi. Tak to szło, bo mu wbił tzw. miśka w paszport i już więcej do Niemiec nie pojechał. Proszę państwa, czy był bak okrągły, czy trapezowy, czy kwadratowy, to oni umieli zmierzyć. U nas nie umieją. Studia trzeba skończyć, żeby bak wymierzyć. Nie wystarczy nawet.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o gminy i podatki lokalne, to jest już kuriozum. Akurat jestem samorządowcem. Wiecie co? To jest dramat. Ta gmina, która sobie załatwi większy wpływ z podatków, ale w ten sposób, że zdobędzie więcej podatników, jest ukarana obniżeniem subwencji podatkowej. Zrobiliśmy symulację. Do swojej gminy sprowadziłem firmę leasingową. Jest zarejestrowanych dziesięć razy tyle pojazdów, ile było do tej pory. Jak zrobiliśmy symulację, ile straciliśmy na subwencji, to widać było, że to się nie opłaci. Lepiej się opłaci nie rejestrować tych aut, tylko wrypać podatek maksymalny. Rząd tak ustawił sprawę, że subwencję się obniża, jeżeli wójt nie odzyskuje całości podatku. Czy to jest normalne?

Proszę państwa, mówimy o jabłkach, o rolnikach. Pytam, ilu polskich przewoźników wywiozło te jabłka. W tej chwili Magnit, jakaś tam firma transportowa, wozi jabłka z Polski na papierach serbskich. Nie znam ich. Różnie to powiadają, kto to jest. Ma 6 tys. aut – to wiem. No, ale to dobrze, niech wozi, bo przynajmniej te jabłka znikną. Nie ma co, tylko szkoda, że my tego nie wozimy.

O monitoringu to powiedziano. No, jak można nie wprowadzić takiego monitoringu, żeby wiedzieć, ile naszych aut wyjeżdża, jakie paliwo wożą, kto wwozi. Skończę takim akcentem miłym. Światełko w tunelu jest. Ostatnio dogadaliśmy się z ministrem Połciem. Robimy szkolenie dla kierowców, którzy wożą drzewo z lasu. Mają takie przyczepki, których jest z 5 tys. w Polsce i okazuje się, że im nie wolno wozić. Na całym świecie mogą, ale u nas się zabiera dowody rejestracyjne, bo one mogą spowodować wypadek. Tylko ja pytam, gdzie, kto i ile razy spowodował wypadek. A 5 tys. ich jeździ. Należy zabierać im dowody rejestracyjne, bo one dyszlem nie są sczepione z pojazdem, tylko na linie stalowej jest zabezpieczona ta przyczepka i zdalnie steruje skrętem kół, bo jak ona jest długa, to muszą te koła się skręcać. No, ludzie jeżdżą nimi na całym świecie. Jeżdżą w Niemczech, jeździli u nas, ale nagle nie wolno i chłopom się zabiera dowody. No, ludzie...

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Zwykłym samochodem nie wolno, bo on 11,5 t ma.

Przewodniczący OSPD „Galicja" Piotr Litwiński:

Nacisk na oś. Karze się przewoźników za to, że nie mają takiego zezwolenia, którego nie mają prawa dostać.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Że nie przerobili samochodu?

Przewodniczący OSPD „Galicja" Piotr Litwiński:

Nie, nie. Chodzi o dopuszczalną masę całkowitą (dmc) na oś. Jest dmc 40 t, chłop ma na aucie 38 t, ma oś przeważoną o 200 kg i dostaje 5 tys. zł kary za brak zezwolenia na przewóz nienormatywny. A jeżeli się chce otrzymać zezwolenie na przewóz nienormatywny, to należy podpisać oświadczenie, że ładunek, który się wiezie na pojeździe, jest niepodzielny. Jak chłop chce naprawdę to przewieźć, to musi skłamać – a w prawie się to nazywa poświadczeniem nieprawdy – i nigdy nie wie, kiedy go zawołają, żeby poświadczył nieprawdę, chociaż różnie to ludzie tłumaczą. Kiedyś wiozłem koparkę i nie wpuścili mnie w Krakowie na bramkach, bo miałem ponad 50 t. A oni nie wpuszczają na tej naszej nowej autostradzie pojazdów ważących ponad 50 t ze względu na obiekty mostowo-wiaduktowe. Pojechałem tymi drogami, które Hitler jeszcze wybudował. Musiałem przez Gliwice gdzieś tam jechać. Mówię: „Dlaczego mnie nie wpuszczacie?". „Proszę

pana, bo pan ma ładunek podzielny". „Panie, ja koparkę wiozę!" „To mógł pan rozebrać tę koparkę. Mógł pan sprzęt nowy odjąć, przeciwwagę zdjąć." No, mogłem. Tylko kto by mi to na budowie założył? Dyrektor Stalexportu mnie tak potraktował. Powiem więcej. Ta koparka ważyła 24 t, tylko że przerzut, który wozi takie koparki, musi być ciężki, bo on wozi różne tonaże. Przekroczył 50 t. Dramat. No, i co się wtedy robi? Jeździ się w nocy, bo – dzięki Bogu – inspekcja nie pracuje w nocy. Proszę państwa, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę państwa, bardzo proszę o zachowanie powagi. Bardzo proszę, pan dyrektor Tadeusz Wilk.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk:

Dziękuję za udzielenie głosu. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, nie chcę już mówić o tych problemach, bo tutaj tak dużo padło słów na ten temat, że tylko się zaczynamy powtarzać. Natomiast chciałbym powiedzieć o innej rzeczy. Przed chwilą dosłownie skończyliśmy posiedzenie komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych i chciałbym w tym kontekście coś powiedzieć. Mianowicie wiemy od długiego czasu, że przewozy do Rosji i przez Rosję wyglądają dosyć marnie. Przypuszczam i myślę, że państwo są wszyscy tego samego zdania, że będzie coraz gorzej. Rozumiem, że będziemy mogli różnego rodzaju działa wytaczać, będziemy coś mogli ograniczać itd., ale każde ograniczenie Rosjan będzie skutkowało również ograniczeniem nas w tych przewozach. To nie podlega dyskusji. Widzimy zresztą sytuację, jaka jest.

W związku z tym, proszę państwa, niewątpliwie będzie występowała coraz częściej potrzeba dywersyfikacji przewozów i zaczynają się takie problemy, bo wielu przewoźników już robi tę dywersyfikację. Przerzucają się na inne rynki, co jest zrozumiałe i oczywiste. W związku z powyższym czujemy w tej chwili dużo większy nacisk np. na takie kierunki jak Turcja, Kazachstan, kraje kaukaskie i inne azjatyckie itd., jak również na kraje bałkańskie. Dlatego też pojawia się nowy problem. Mianowicie liczba zezwoleń, które wymieniamy z tymi krajami, po prostu jest zbyt mała. Zaczynamy w tej chwili obserwować taką sytuację, że np. brakuje nam zezwoleń tureckich. Dzisiaj dostaliśmy pismo będące odpowiedzią Turków na nasze wystąpienie o dodatkowe zezwolenia, w którym Turcy mówią: „Macie 4 tys. zezwoleń. Wykorzystaliście jakieś 2,7 tys. Macie jeszcze"...

Przewodniczący OSPD „Galicja" Piotr Litwiński:

2629.

Dyrektor departamentu ZMPD Tadeusz Wilk:

„Macie jeszcze 1,3 tys. do wykorzystania". Tyle tylko, że my wykorzystujemy te zezwolenia w takiej ilości dlatego, że my po prostu je reglamentujemy. To jest oczywiste, że jak mamy 4 tys., to musimy te zezwolenia tak podzielić, żeby ich starczyło na cały rok. A nie, żebyśmy je w styczniu zakończyli dzielić, bo później ktoś inny na ten rynek wejdzie. Życie nie lubi żadnych przerw. Musi coś się dziać na tym rynku. Tak wygląda sprawa z Turcją. Podobnie wygląda sprawa z Kazachstanem, Uzbekistanem, Kirgistanem i innymi krajami. Zaczynamy mieć tam problemy.

Chciałbym więc powiedzieć, żebyśmy po prostu jak gdyby myśleli do przodu, że musimy podjąć działania właśnie w kierunku uzyskania dodatkowych zezwoleń. Wiem, że to nie jest prosta sprawa. Uczestniczę często w komisjach mieszanych i wiem, jak to wygląda, ale po prostu te działania trzeba zintensyfikować. Mało tego, uważam, że trzeba zastosować jakieś nowe techniki negocjacyjne. Trzeba znaleźć jakieś nowe rozwiązania w tej kwestii. Już to mówiłem kiedyś w sztabie kryzysowym. Być może trzeba włączyć w to Ministerstwo Gospodarki. To MG nadzoruje nasz handel zagraniczny. Wobec tego MG powinno powiedzieć: „Dobra. Sprzedajemy, handlujemy itd., ale za tym idzie transport". Przecież jak komuś coś sprzedamy, to trzeba jeszcze to przewieźć. Tego się nie da na razie wirtualnie przewieźć.

Chciałem poruszyć jeszcze jedną sprawę. Dzisiaj zauważyliśmy, że wśród podań o zezwolenia zaczynają się pojawiać takie mianowicie podania, że do Turcji zezwolenia chce obywatel turecki, który założył w Polsce firmę i wozi do Turcji towary. To już nie,

że Turcy mają swoje – że tak powiem – biznesy i jadą z Turcji do Polski, ale Turek w Polsce założył firmę i chce mieć tureckie zezwolenia. To nie jest jednostkowy przykład. Dalej – autentycznie – Kazach założył w Polsce firmę, wozi z Polski towary do Kazachstanu i chce na to zezwolenia. Oczywiście, nie dziwię się, bo każdy robi biznes tak, żeby był dla niego wygodny. Natomiast to świadczy o tym, że prawdopodobnie z tamtej strony też jest jakiś problem, zatem trzeba pójść w inną, w drugą stronę jak gdyby. Jeżeli w Polsce powstanie ileś tam firm kazachskich, to nagle się okaże, że Kazachowie wożą polskie towary do Kazachstanu, a nie Polacy, bo oni założyli w Polsce firmy. Ważne, że są polskie firmy i chcą dostać kazachskie zezwolenia. Taki problem się zaczyna pojawiać. Uważam, że to jest też temat, który powinniśmy przy okazji tego kryzysu, myśląc jak gdyby – że tak powiem – troszeczkę perspektywicznie, coraz bardziej rozwijać, bo to będzie za chwilę problem bardzo, bardzo poważny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana prezesa Andrzeja Olechnickiego.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Olechnicki:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Andrzej Olechnicki. Chciałbym właściwie uzupełnić. Jako Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego identyfikujemy się z tym, co zostało w tej chwili powiedziane, ale należałoby sprawę nieco – jak to się mówi – uporządkować. Nie wiem, czy państwo posłowie sobie zdają sprawę, że w ramach UE mamy jeszcze kilkanaście różnego rodzaju zezwoleń, które musimy uzyskiwać, żeby wykonywać przewozy. Można powiedzieć, że nasze władze, ale władze wykonawcze, nie zaś sejmowe, powinny dbać o to, żeby jak najbardziej liberalizować te przepisy wewnątrzunijne. My jako największy potencjał przewozowy w ruchu międzynarodowym, bo mamy tych pojazdów najwięcej, podobno opanowaliśmy rynek transportów wewnątrzunijnych na poziomie 20%. Tak przynajmniej twierdzą nasi uczeni, którzy nas – jak to się mówi – próbują w tej materii edukować. Natomiast tych zezwoleń zamiast ubywać, to przybywa, jeżeli np. we Włoszech od nas się żąda centu, żeby wyjechać z Włoch z towarem do Rosji. To są rzeczy, które powinny być regulowane.

Z czego to wynika? Wynika to z bardzo prostej rzeczy. Niestety, działy transportu, które zajmują się m.in. transportem drogowym, są zbyt słabe. Nie oceniają sytuacji w Europie, jaką mają poszczególne branże konkurujące z nami. Nie poszczególne branże w sensie różnych, tylko w sensie transportu samochodowego. Ulgi, jakie stosowane są w różnych krajach, czy to będzie Holandia, Belgia czy Niemcy itd., u nas nie są przekładane, a one powinny być tu, na nasz rynek, przekładane. Nie po to, żeby nam tutaj – jak to się mówi – dywany rozścielać, tylko żebyśmy byli w stosunku do tych naszych partnerów, bo to są nasi partnerzy, konkurencyjni. Jeżeli tego nie będziemy robili, to rzeczywiście zawsze będziemy z tyłu.

Efekty dzisiejszego problemu, który narósł wraz z ostatnimi ruchami rosyjskimi, są jeszcze pokłosiem naszej troszeczkę jakby ignorancji i przekonania, że my sobie poradzimy bez względu na to, co by się nie działo. Czy będzie grad, czy śnieg padał, to my będziemy jeździli. Nie. Musimy przedsięwziąć działania takie, które będą kreowały politykę długofalową. My możemy o Rosjanach mówić wszystko, ale trzeba jedno im oddać. Oni jak coś planują, to przeprowadzą. A u nas pomimo tego, że się podejmuje różnego rodzaju zobowiązania, na spotkaniach tłucze się w piersi i mówi: „To będzie załatwione, to będzie załatwione”... I co, panowie? Kto za to poniósł odpowiedzialność? Nikt. Efekt końcowy jest dzisiaj taki, że – z całym szacunkiem – mamy dużo dobrej woli, bo ani strajki, ani protesty w niczym nam nie pomogą poza tym, że poniesiemy olbrzymie koszty tego wszystkiego.

To, co się dzieje ze szkoleniami, to jest po prostu kuriozum. Ludzie sobie nie zdają sprawy, że tu można zagospodarować 25 tys. ludzi, nawet i 30 tys., ale nic w tym względzie się nie robi. Proszę państwa, nic się nie robi i taki jest efekt końcowy. Zdarzy się jeden wypadek drogowy i podwyższamy wiek dla kierowców. No, dobrze. Podwyższyliśmy i co teraz? Nie mamy szkół zawodowych, nie ma kto szkolić itd. Tego jest całe

mnóstwo. Tu można mówić godzinami na ten temat i w tym względzie się właściwie, niestety, niewiele dzieje.

Bardzo bym prosił, żeby powstało jakieś biuro analiz, które by zbierało dane o tym, co się dzieje w Europie w ramach organizacji transportu drogowego i żeby praktycznie próbowano w jakiś sposób implementować te przepisy na rynek polski. U nas się tego nie robi. A trzeba i jeszcze raz trzeba. Podatki proste, to my raz weźmiemy podatek, ale każdy góral wie o tym, że nie można do zera ostrzyc owcy, bo ona w zimie nam zdechnie z zimna i taki dzisiaj mamy efekt końcowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, państwo wyrażają swoje opinie z większym i mniejszym ładunkiem emocji, ale trudno się zgadzać z takim stwierdzeniem, że nic się nie robi. Mają jednak państwo prawo do takich stwierdzeń. Bardzo proszę, pani prezes Ewa Kamińska.

Prezes Stowarzyszenia Przewoźników i Transportowców „Grodzisko" Ewa Kamińska:

Witam. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, korzystając z okazji, że jestem tutaj, oczywiście, podpisuję się pod głosami wszystkich swoich kolegów. Problemy w transporcie są i wymagają bardzo pilnej interwencji. Naprawdę bardzo pilnej. Zapomniano tutaj w ferworze o uchwale siedmiu sędziów. Pracujemy nad poprawką do ustawy o kierujących pojazdami. Tu prośba do państwa posłów, żeby dyscypliny partyjnej nie zachowywać i żeby naprawdę wesprzeć transport chociażby w tym temacie. Jest to proste rozwiązanie, które uchroni wiele firm transportowych od roszczeń ze strony kierowców. Powstały już firmy prawnicze, które specjalizują się w kierowaniu pozwów zbiorowych przeciwko przedsiębiorcom transportowym z roszczeniami za noclegi. Tu wyrok Sądu Najwyższego rozłożył nas na łopatki. Jest to problem, który naprawdę możecie przy odrobinie dobrej woli rozwiązać szybciutko. Pozwoliłoby to nam naprawdę spokojnie przejść do innych problemów i nie spędzałoby to nam – że tak powiem – snu z oczu. Snu z powiek... Tak, już się po prostu zamotałam. Przepraszam bardzo.

I jeszcze jeden temat, dość istotny. Jest to podatek od środków transportu. Odsyła się nas do samorządu. Wygląda to tak, że biegamy od gminy do gminy. W jednej gminie nam się uda coś wynegocjować, w drugiej nie. Przewoźnicy przerejestrowują samochody, co też ciągnie za sobą kolejne koszty i wydatki finansowe. Tu też jest prośba do ustawodawców. Ustalcie nam te podatki na możliwie najniższym poziomie. Skończcie samowolę gmin co do ich wysokości. Ustalcie górną granicę, żebyśmy mieli wszyscy we wszystkich powiatach równe szanse. To, co w tej chwili funkcjonuje, to po prostu kolejna farsa w polskim wydaniu, żeby przewoźnik musiał się zastanawiać, czy ma przerejestrować samochód z Łosic do Wrocławia czy może do Krakowa, bo tam akurat samorząd jest łaskawy dla przedsiębiorców i ten podatek ustalił na niskim poziomie. No, chyba nie tym powinien się zajmować transportowiec, przewoźnik. Powinniśmy mieć jasne, proste zasady funkcjonowania. O to prosimy ustawodawców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, ponieważ kolejny raz się państwo zgłaszają, to zadaję pytanie. Kto jeszcze z państwa chce zabrać głos? Oczywiście, pan prezes Buczek, pan prezydent Łacny. Czy jeszcze ktoś? W ten sposób nie możemy, bo będziemy tutaj procedować do wieczora. Dobrze. Oczywiście, pan poseł Szmit się zgłaszał. Jasne, że udzielę głosu. Bardzo proszę, pan prezes Jan Buczek.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście, moi koledzy zgłaszają cały szereg innych wniosków, które akurat są spoza tej palety ośmiu sformułowanych na spotkaniu w Starym Lubiejewie. Jednakże to pokazuje nam, szanowni państwo, że istnieje potrzeba pomocy naszej branży niezależnie już nawet od tego, co się wydarzyło na początku sierpnia, czyli od wprowadzenia rosyjskiego embarga. Mówimy o tych absurdalnych sprawach, tak jak o tym ładunku, którego nie można rozłączyć czy o tym, że kupujemy samochody. Państwo nam nie sprzedaje innych samochodów, tylko takie, jakie są dopuszczone do ruchu. Szanowni państwo, kupujemy te samochody i my nie możemy ich eksploatować. To nasze państwo zachowuje się tak, jakby zrobiło zasadzkę na obywatela. Proszę

to sobie wyobrazić. Kup sobie samochód o nośności 40 t i przeładowuj ładunek, bo innej możliwości nie ma. Jeżeli się załaduje nominalnie 25 t na taki środek transportu, to się okaże, że oś napędowa zamiast 10 t... W Polsce archaiczny jakiś, jeszcze postkomunistyczny normatyw pozostał. A my, proszę sobie wyobrazić, wtedy mamy 10,5 tys. czy 10,4 tys. kg i za te 400 kg musimy 5 tys. zł kary zapłacić. Co robią nasi kierowcy na miejscu załadunku? Przenoszą ten ładunek. Oczywiście, jeżeli klient wyrazi na to zgodę, ale wówczas już ubezpieczyciel za to nie odpowiada, jeżeli towar ulegnie uszkodzeniu. No, kierowca robi to na własne ryzyko.

Wiem, o czym mówię, bo jeździłem taką ciężarówką długo, ale największe, proszę państwa, zagrożenie polega na tym, że te samochody to są bardzo precyzyjne aparaty, które są badane przez superekspertów w najlepszych na świecie ośrodkach badawczo-rozwojowych. Przeniesienie środka ciężkości do tyłu i do góry powoduje, że ten samochód po prostu traci sterowność, a szczególnie na mokrej czy – nie daj Boże już – na jakiejś ośnieżonej nawierzchni. Proszę państwa, z tym nie możemy sobie poradzić od lat. Możemy, oczywiście, tych tematów wyciągać mnóstwo. Zresztą administracja ma cały katalog tych problemów przez nas zgłaszanych.

To samo ze szkoleniem. Proszę państwa, szkolimy lekarzy, którzy jeszcze na studiach dostają zaproszenia do pracy za granicą. A 30 tys. rocznie to jest zapotrzebowanie na młodych ludzi, którzy często kończą pod budką z piwem, bo nie mają pieniędzy na to, by uzyskać kwalifikacje, żeby móc wykonywać wymarzony dla siebie zawód kierowcy ciężarówki. To po prostu się nam w głowach nie mieści, żeby nie móc wyszkolić takich fachowców w liczbie 30 tys., którzy by znaleźli u nas w Polsce zatrudnienie. Pan minister Sławecki, kiedy jeszcze był posłem, również opowiadał o wielkich możliwościach i o swoich pomysłach. Jak tylko trafił do Ministerstwa Edukacji Narodowej, to natychmiast się z tego wycofał. Wycofał się również minister infrastruktury, bo przecież MEN konsultowało tę sprawę. Minister infrastruktury wycofał się z potrzeby szkolenia kierowców w szkołach.

Szanowni państwo, to są naprawdę kamienie milowe i o tym moglibyśmy rozmawiać. Nie wiem, czy dzisiejszy dzień możemy poświęcić na taką dyskusję. My po to, żeby z państwem posłami móc dyskutować na nasze tematy, organizowaliśmy również konferencje, na które państwa zapraszaliśmy. A nawet raz zdecydowaliśmy, że tę konferencję zrobimy właśnie tu, w gmachu sejmowym, żeby państwo nie mieli żadnych kłopotów z dojazdem i okazało się, że na tej konferencji był tylko jeden poseł. Proszę państwa, w związku z tym nie wiem, jakich słów tutaj używać, jakich argumentów. Jednak wydaje mi się, że tę listę życzeń, która nie jest, oczywiście, zamknięta, należy pozostawić jakby na boku i dzisiaj skoncentrować się na tym, co mamy odpowiedzieć oczekującym na informacje naszym kolegom przewoźnikom. Wiem, że co do każdego z tych punktów trwają prace. Każdy punkt ma jakąś historię.

Szanowni państwo, ale to tempo jest niewystarczające. A dzisiaj, pod koniec października, czujemy, że te nasze problemy mogą po prostu znaleźć się na aucie z tego względu, że za chwilę już zamknięty będzie projekt budżetu na 2015 r. Wtedy już wszyscy będziemy musieli zrozumieć, że no, niestety, ale tego budżetu się nie da skorygować. Czy jednak w budżecie na 2015 r. są zaplanowane skutki jakiejś opieszałości działań w kierunku utrzymania naszej branży transportowej na takim poziomie gotowości bojowej – że tak to określę, jak dzisiaj – czy ktoś zapomniał o tym powiedzieć? Z jednej strony na szali powinny być środki przeznaczone na rozwiązanie tych problemów branży transportowej. A z drugiej strony powinny być środki na opłacenie wszystkich tych kosztów, które powstaną w związku z tym, że padnie ogromna liczba polskich firm i wielotysięczna armia naszych pracowników pójdzie po zasiłki dla bezrobotnych.

Proszę państwa, chciałem powiedzieć, że w wyborach samorządowych nie startuję. W przyszłym roku również nie i za dwa lata też nie. Proszę więc tę moją wypowiedź odebrać jako absolutną troskę o branżę transportową. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana Janusza Łacnego.

Prezydent IRU Janusz Łacny:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tak jak obiecałem, parę zdań tylko powiem. Otóż przedstawiciele środowiska transportowego w Polsce zgłosili bardzo wiele problemów, z którymi się na co dzień borykamy. Chciałbym od przedstawicieli Wysokiej Izby usłyszeć, czy naprawdę istnieje wola, ażeby ten rozdział dotyczący legislacji w zakresie transportu drogowego otworzyć i jeszcze szybciutko zamknąć. Otworzyć trzeba w tym roku. To wszystko, co koleżanka i koledzy zgłaszali, to w większości przypadków są problemy wynikające z nieprawidłowej legislacji. Masę różnych anomalii widzimy na każdym kroku. Mamy też wzorce. Tam ktoś porównywał np. niemieckie i polskie prawo o ruchu drogowym i doszedł do wniosku, że nasze jest bardziej skomplikowane niż ktokolwiek by sobie wyobrażał.

Mój kolega prezes Buczek już powiedział o absolutnej konieczności uwzględnienia problemu wynikającego z embarga rosyjskiego w budżecie, więc tego nie będę powtarzał. Absolutnie, bo jeżeli tego nie zrobimy do końca listopada, to jest pozamiatane.

Druga kwestia. Czy istnieje realna szansa na to, żeby państwo jako członkowie Komisji mogli doprowadzić do tego, że kwestia legislacji w zakresie transportu drogowego będzie jeszcze w tym roku otwarta? Z naszym udziałem, bo jestem pewien, że każdy zadeklaruje chęć udziału. I czy będzie ona w rozsądnym terminie zamknięta, jeszcze w ciągu najbliższych dwóch, trzech miesięcy? Bo nie wyobrażam sobie, że skutki tych nowelizacji będą dopiero pod koniec przyszłego roku. To już jest grubo, grubo po terminie, który jest, niestety, przez ekonomię wyznaczony jako graniczny dla transportu drogowego. Naprawdę chciałbym dzisiaj usłyszeć, czy panowie posłowie tu obecni – a dziękuję bardzo za tę obecność – są w stanie te problemy legislacyjne rozwiązać. Rozumiem też, że pan minister ze swej strony jest gotów zadeklarować, że to wszystko, co jest regulowane rozporządzeniami ministra, jest w stanie w wyniku konsultacji ze środowiskiem skorygować i poprawić. Bardzo proszę o taką deklarację. Czy mamy jakieś szanse na to, że państwo przeforsują w Sejmie właśnie tę kwestię, że nie ma już pilniejszego momentu niż dzisiejszy na to, żeby to wszystko poprawić? Dziękuję bardzo za drugie udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, sytuacja jest naprawdę dramatyczna, bo jeżeli w ciągu dwóch miesięcy obroty tak istotnej branży spadły o 30%, to tutaj naprawdę nie ma czasu na namyślanie się, na długie narady, na tworzenie zespołów, które przez długie miesiące będą się zastanawiały, co z tym fantem zrobić. Głęboko wierzę w dobrą wolę pana ministra Rynasiewicza, bo znamy się od początku tej kadencji. Wiem, że on zawsze działa w imię dobrze pojętego interesu i branży budowlanej, i branży transportowej. Akurat tymi dwoma branżami się zajmujemy.

Natomiast myślę, szanowni państwo, że pora, żebyśmy uświadomili nie tylko sobie na tej sali, ale przede wszystkim resortowi finansów, że sytuacja jest naprawdę dramatyczna i żebyśmy stosowne środki podjęli. W tym roku zapowiada się znacząca nadwyżka wpływów podatkowych. Mówi się o około 20 mld zł, że będzie więcej z wpływów podatkowych, a przede wszystkim z VAT. Są w takim razie możliwości budżetowe, aby pomóc państwu i pomóc branży, która przeżywa problemy absolutnie nie ze swojej winy, tylko jakby z powodów, które są też – można w jakimś sensie powiedzieć – poza Polską, bo to jest embargo rosyjskie, na które nie mamy wpływu.

Jeszcze odniosę się do tego, że musimy się liczyć z tym, że to jeszcze trochę potrwa i w dającej się przewidzieć przyszłości ono, niestety, będzie nadal polską gospodarkę obciążało. Zresztą widzimy, że jest eskalacja, że kolejne branże są obejmowane tym embargiem. Musimy się po prostu z tym liczyć. W związku z tym jest naprawdę niezbędne wypracowanie – powiedziałbym nawet – takiego paktu antykryzysowego, bo w Polsce coraz wyraźniej widać, że musimy ze skutkami embarga się po prostu liczyć. Zresztą wydaje mi się, że złotówka wydana na obronę polskiej gospodarki opłaci nam się

wielokrotnie, gdyż nie odczujemy czy przynajmniej znacznie mniej odczujemy skutki rosyjskiego embarga.

Wiele się już udało w tym wypadku zrobić, np. jeżeli chodzi o rolnictwo, bo jednak jakieś tam pieniądze z UE do polskiego rolnika trafią, aczkolwiek zdecydowanie za małe. Natomiast my musimy w Polsce wypracować też nasze mechanizmy, bo nie ma co liczyć na to, że Unia w sposób znaczący zaangażuje się w pomoc dla polskiego transportu. Z tego też trzeba po prostu zdać sobie sprawę. Są analogie do tego typu pomocy, np. pozycja 7 w spisie rezerw celowych, to są dopłaty do paliwa rolniczego. W przyszłorocznym budżecie zostało zaplanowanych 800 mln zł. Podobny mechanizm można więc zastosować chociażby dla branży transportowej, tworząc odpowiednią rezerwę, która zapewni finansowanie pomocy, o którą państwo zabiegają. Podkreślam, że bardzo słusznie, bo to nie jest z przyczyn od was zależnych, tak? Nie z waszej winy to się dzieje. Podobnie jak była mowa o rolnikach, tak? Chodziło o obniżenie kosztów produkcji rolniczej, o utrzymanie branży. Dokładnie taka sama motywacja i dokładnie takie samo uzasadnienie mogą być zastosowane w przypadku branży transportowej.

Szanowni państwo, nie ma już pewnie możliwości odnoszenia się do wszystkich wątków, ale co do jednego muszę w sposób zdecydowany. Chciałbym też państwa zapewnić, że naprawdę w najbliższym czasie zorganizuję posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu drogowego i drogownictwa, dotyczące nielegalnego obrotu paliwem w Polsce, które tak uderza w branżę transportową. Wiele się na ten temat mówi. W tej sprawie też już składałem interpelacje, dostawałem niezadowalające odpowiedzi. Myślę, że jeżeli nikt inny nie chce się za to brać, to pora chociażby tu, w naszej Komisji, ten problem podjąć i zapytać rząd, jakie zamierza podjąć działania, aby nielegalny obrót paliwem w Polsce ukrócić. Mówi się o 20%. Nie jestem w stanie tego zweryfikować. Jeżeli ktoś tak mówi, to może ma podstawy, może nie ma, ale niech się wypowiedzą ci, którzy problem znają. Powiem państwu, że jeżeli chodzi o szacowane wyłudzanie VAT – to jest nieco inny problem, ale też w tej branży – szacuje się, że między 30 mld a 50 mld zł w roku 2013 zostało wyłudzonych z budżetu państwa, więc to są ogromne kwoty. Na pewno też znaczna część dokładnie wynika z nielegalnego obrotu paliwami.

Szanowni państwo, jeszcze sprawa dotycząca deklaracji. Jest oczywiste, że my – chociażby swoją obecnością tutaj, ale też i codzienną pracą – zapewniamy państwa, że jeżeli będziemy mogli w czymś pomóc, jeżeli na bieżąco jest potrzeba pracy, to my się do takiej pracy nad zmianą ustawy o transporcie drogowym, oczywiście, deklarujemy. Jesteśmy gotowi z państwem na co dzień pracować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni goście, tutaj chcę tylko coś zasygnalizować, pytając pana ministra o informację. Za chwilę to pytanie zadam. Jednak chciałbym też zwrócić, zwłaszcza rządowi, taką uwagę, iż nie jest to tylko i wyłącznie problem wewnętrzny, sam w sobie bardzo istotny i kluczowy dla przewoźników polskich, bo dyskryminacja przewoźników polskich przez władze Federacji Rosyjskiej przede wszystkim odbija się w sposób dramatyczny na kondycji branży z uwagi na udział tego transportu międzynarodowego wykonywanego z Polski w ogóle w stosunku do innych państw europejskich.

Jeśli od ponad roku trwają te działania dyskryminujące polskich przewoźników i nie tylko, zwłaszcza gdy chodzi o nierespektowanie konwencji TIR, to wydaje się, że tutaj również pan minister powinien – przynajmniej dość syntetycznie – podzielić się z branżą, która jest najbardziej zainteresowana, ale przede wszystkimi też z posłami Komisji, informacją o działaniach rządu w relacjach międzynarodowych. Czyli powiedzieć o inicjatywach ministra odpowiedzialnego za transport, Ministra Spraw Zagranicznych, Ministra Gospodarki czy – ogólnie mówiąc – rządu w instytucjach europejskich, bo to nie jest tylko i wyłącznie problem tego, co się dzieje w Polsce, ale to jest – jak mi się wydaje – jeden z bardzo istotnych elementów działań instytucji europejskich chroniących własny rynek, w tym również przewoźników. Jako element polityki europejskiej

w stosunku do władz Federacji Rosyjskiej, bo szereg innych – bym powiedział – kwestii można też tutaj wymieniać. Moglibyśmy tutaj dochodzić do różnego rodzaju szczegółów, choćby tych bardzo istotnych z punktu widzenia ewentualnego wsparcia finansowego z budżetu, przynajmniej przejściowo. Zabrakło mi jednak w wystąpieniu pana ministra przede wszystkim informacji syntetycznej o tym, jakie działania na szczeblu europejskim podjął w ciągu ostatniego roku rząd po to, żeby instytucje europejskie zaangażować – mówiąc eufemistycznie – w dialog z Federacją Rosyjską, jak również wykorzystywać różnego rodzaju elementy prawne, które są przecież oczywiste dla tej sytuacji i podejmować działania symetryczne z poziomu europejskiego, a nie tylko i wyłącznie z poziomu Rzeczypospolitej.

Tym bardziej, że – jak powiedziałem i przecież nasi goście sami tutaj o tym kilkakrotnie mówili – właśnie udział tej struktury przewozów międzynarodowych z Polski jest jednym z – można powiedzieć – kluczowych wskaźników transportu międzynarodowego w skali UE. Przepraszam za porównanie, ale mniej więcej to jest tak, że w Polsce może pracować połowa górników zatrudnionych w państwach UE a rząd nie dostrzegać problemu węgla kamiennego w polityce energetycznej i traktować to jako jakiś – można powiedzieć – dopust Boży. No, kontynuujmy ewentualnie zamykanie kopalń itd. Nie chcę odchodzić od tego tematu, bo mówię to raczej teraz z pozycji posła ziemi śląskiej.

Proszę ewentualnie pana ministra Rynasiewicza przede wszystkim o jakąś skrótową i syntetyczną informację dzisiaj, na posiedzeniu Komisji, jeśli chodzi o tę kwestię inicjatyw międzynarodowych Polski. Panie przewodniczący, wnioskuję też tutaj formalnie, żeby ta część – można powiedzieć – inwentaryzacji działań rządu w ciągu ostatniego roku na tych szczeblach była przedstawiona w odrębnym piśmie do Komisji po to, żebyśmy mogli również jako posłowie z tymi działaniami poszczególnych ministrów w ostatnim roku się zapoznać, jakie one były i żeby przy okazji sama zainteresowana branża transportowa o tych działaniach się dowiedziała, jakie by one nie były. Mam nadzieję, że jakieś były. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wydaje się, że lista mówców została wyczerpana. Pozwolą państwo, że udzielę sobie głosu. Kilka zdań propozycji z mojej strony. Zanim, oczywiście, oddam panu ministrowi głos, ponieważ zostały sformułowane dodatkowe pytania w tej dyskusji i mam nadzieję, że tę obszerną informację pan minister uzupełni.

Otóż chciałbym tutaj, wobec – można powiedzieć – momentami dramatycznie formułowanych wniosków, żebyśmy naprawdę uświadomili sobie, jakie mamy możliwości i w jakiej perspektywie czasowej chcemy oczekiwać rezultatów. Nie może być tak, jeżeli mamy zidentyfikowane problemy, bo one są zidentyfikowane. Oczywiście, państwo dzisiaj wypowiedzieli wszystko, tak? Wszystko, co boli czy prawie wszystko, bo może jest jeszcze więcej problemów. Tyle że absolutnie dystansowałbym się od wniosku: „Załatwmy wszystko". Na pewno to jest po prostu niemożliwe. Mówię to także z perspektywy swojego udziału w pracach parlamentu i kolejnej kadencji w Komisji. Kiedyś też mi się wydawało, że najlepiej, jak coś weźmiemy od podstaw, od początku i wszystko rozwiążemy. Wiemy, że tak nie jest. Spróbujmy więc rozwiązywać te problemy, które są najbardziej pilne. Oczywiście, w przewidywalnej perspektywie czasowej.

Jeżeli oczekują państwo, żeby działał pan minister – jasno artykułowaliście: „Część ustawowo, część rozporządzeniami – załatwiajmy te pilne, palące problemy" – będzie to inicjatywa ze strony resortu, bo z tej informacji, którą przedłożył pan minister wyraźnie wynika, że prace postępują. Dziękuję, że część z państwa zauważała, że tak jest. Oczywiście, część z państwa tego poglądu nie podziela, ale to jest dla mnie zrozumiałe. Jeżeli więc to ma być inicjatywa rządowa, to muszą państwo wiedzieć, że technika prawodawcza i procedury legislacyjne jednoznacznie wskazują, że taka procedura musi mieć uzgodnienia międzyresortowe. Jeżeli wiemy, o czym mówimy, no to perspektywa czasowa co najmniej pół roku albo jeszcze dłużej. Bardzo często tak jest, że naprawdę jest to długa perspektywa czasowa. W moim przekonaniu warto po prostu wybrać ścieżkę pośrednią. Oczywiście, druga możliwość to inicjatywa poselska czy inicjatywa komisyjna, ale chcę państwu powiedzieć, że czegokolwiek byśmy nie próbowali redagować, ubierając

to w projekt ustawy, to bez stanowiska rządu ten proces legislacyjny po prostu nie będzie uruchomiony. Proszę wziąć to pod uwagę. Proponuję tę ścieżkę pośrednią, czyli wspólny udział. Propozycja inicjatywy poselskiej, komisyjnej, oczywiście, z udziałem środowiska, ale i – rzecz jasna – z uczestnictwem resortu, uczestnictwem rządu, bowiem musimy otrzymać stanowisko rządu. No, bo możemy najpiękniejsze rzeczy napisać, ale jeżeli nie będzie stanowiska pozytywnego, nie będzie klimatu do przeprowadzenia w Sejmie, to wtedy, oczywiście, wspólnie rozbijemy głowy. Dlatego moja propozycja byłaby taka. Proszę mnie absolutnie dobrze zrozumieć, bo w konsekwencji będziemy szli najkrótszą ścieżką, jeżeli chodzi o czas, mimo że państwo tutaj dramatycznie apelują do nas.

Zwracam się do pana posła Króla jako posła upoważnionego do złożenia wniosku na posiedzeniu dzisiejszym w trybie art. 152. Zwracam się do pana przewodniczącego Szmita. Tutaj konsultacje przeprowadziłem z przewodniczącym Rackim. W takim zespole czteroosobowym przygotowalibyśmy propozycję. Oczywiście, przedstawicieli strony społecznej włączymy – poprosimy pewnie jedną, dwie osoby do tego zespołu. Spróbowalibyśmy zredagować tekst. Nazwijmy to dezyderatem, ale chodzi o te sprawy, które widzielibyśmy do rozwiązania na drodze legislacyjnej. Celowo tutaj mówię o oprzyrządowaniu prawnym w tych kwestiach, o których mówiliście. Osobiście będę także konsultował to z resortem, żebyśmy mogli naprawdę w trybie pilnym taki proces uruchomić. To jest moja propozycja. Jeżeli będzie zgoda na pracę w takim zespole, to na kolejne posiedzenie Sejmu przygotowalibyśmy dezyderat właśnie w tym kontekście, o jakim powiedziałem. To moja propozycja. Bardzo proszę, panie ministrze. Proszę się jeszcze odnieść dodatkowo do kwestii, które były podnoszone w całej debacie.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, może zacznę od tego, że zadanie jakie otrzymaliśmy od posłów wnioskodawców, dotyczyło przedstawienia informacji o dramatycznej sytuacji polskich przewoźników drogowych po nałożeniu rosyjskiego embarga na import żywności i działaniach rządu zmierzających do poprawy sytuacji polskiej branży transportowej. Myślę, że w tym elemencie przedstawiliśmy dokładną informację dotyczącą wymiany handlowej polsko-rosyjskiej i ze wschodem, czego też oczekiwał poseł wnioskodawca. Przedstawiliśmy także działania, które były czy są podejmowane przez resort i innych przedstawicieli rządu w tej sprawie.

Branża w zasadzie dzisiaj przedstawiła całość spraw związanych z jej funkcjonowaniem i z kondycją, z takim jak gdyby zastrzeżeniem, że to, do czego się powinien rząd odnosić, absolutnie nie powinno być tylko i wyłącznie odpowiedzią na embargo rosyjskie, ale powinno być odpowiedzią na ogólną złą sytuację branży. Innymi słowy, możemy powiedzieć, że... Zresztą mówiłem o tym. Poseł Abramowicz powiedział, że niekonkretnie, ale nikt tego nie zanegował. Zresztą wszystkie analizy, które są robione przez – według mnie – bardzo odpowiedzialnych fachowców z różnych instytucji i uczelni, mówią o tym, że kryzys w tej branży jest od 2008 r. a nie od embarga rosyjskiego. Wszystkie dane to pokazują, analiza koniunktury itd., gdybyśmy tak popatrzyli na tę sytuację. Państwo też o tym doskonale wiedzą. W moim odczuciu od samego początku, od momentu tego kryzysu w 2008 r., który trwa do dnia dzisiejszego, staraliśmy się odpowiadać i pewnie dlatego nadal możemy mówić o tym, że polska branża transportowa ma swoją siłę i swoje znaczenie w Europie, bo ta odpowiedź była. Jak powiedziałem, tu są dwie kwestie.

Na tej sali mówicie, żeby nie zakłamywać rzeczywistości. No, to powiedzmy sobie otwarcie, że tak naprawdę embargo jest pretekstem do tego, żeby mówić o wsparciu całej branży, ponieważ sytuacja, jaka się wytworzyła, jak również działania, które podejmują przedsiębiorcy czy osoby, które jak gdyby wchodzą w obszar działalności gospodarczej, powodują też i taką sytuację, że konkurencyjność w tej branży pomiędzy polskimi przewoźnikami jest bardzo duża. Oczywiście, tu słusznie podkreślacie, że troska o tę branżę musi być – że tak powiem – w każdej sytuacji. Te trudności, które mamy, wynikają też i z tego, że odpowiedź na polską ekspansję branży w Europie, na wzrost jej znaczenia i na wzrost jej siły jest nie tylko odpowiedzią rosyjską, ale jest odpowiedzią również innych krajów Europy Zachodniej. Dlatego też jest problem, bo to nie jest tak, że tylko Rosjanie – że tak powiem – postanowili nam zrobić krzywdę. Oczywiście, to jest najbar-

dziej odczuwalne, to jest jednostronne i dlatego musi być też odpowiedź. No, bo skoro jest jednostronne, to musi być odpowiedź. Jednak doskonale też państwo wiedzą, że jest tak, że inne państwa europejskie także nie są szczęśliwe z tego powodu, że ten czas jak gdyby rozwoju polskiej branży, jej ekspansji również na rynki zachodnie i nie tylko, był czy jeszcze jest i oby był jak najdłużej.

Do tego, jeżeli pan przewodniczący zaproponował dezyderat, to teraz powiem tak. Mimo wszystko uważam, że wszyscy na tej sali są zwolennikami tego, żeby siła polskiej branży transportowej nie malała, tylko wzrastała. Trzeba tu szukać różnych rozwiązań, żeby ten dezyderat dotyczył jakby dwóch kwestii. Oczywiście, jeżeli potrzeba będzie jakichś danych, to my postaramy się ich dostarczyć. Generalnie dotyczy to ogólnej oceny tej branży, jej sytuacji i tego, dlaczego powinny być działania podejmowane przez rząd. Tu słusznie pan poseł Polaczek zauważa, że także w odniesieniu do działań w Komisji Europejskiej. Szczegółowe kalendarium tych działań, które były podejmowane przez resort – nie tylko nasz, ale we współpracy z naszym resortem przez MSZ, przez MG – oczywiście, na piśmie przedstawimy. W interesie resortu infrastruktury i rozwoju oraz przede wszystkim w interesie branży transportowej jest potrzebne takie – można powiedzieć – mocne uderzenie Komisji. Nam na pewno to nie przeszkodzi, ale pomoże w tych działaniach.

Myślę, że te bardzo krytyczne wypowiedzi – niekoniecznie dla tych, którzy je wypowiadali, ale dla mnie czasami przesadzone – tak naprawdę wypływają ze zrozumiałych powodów. Jednak wszyscy mamy też świadomość, że tak w innych krajach, jak i w Polsce kwestie transportowe są pod egidą wielu resortów, dlatego jest potrzebna pewna koordynacja. Z tym też się zgadzam, że to wcale nie jest takie łatwe, bo jak ktoś próbuje skoordynować te działania, to nie znaczy, że od razu osiąga sukces. To nie jest tak, że inne resorty chciałyby tylko i wyłącznie sukcesów akurat resortu infrastruktury czy też sukcesów branży transportowej. No, ale to są jak gdyby wewnętrzne sprawy. Dlatego, jeżeli potrzeba będzie jakichś materiałów, chętnie pomożemy. A o tych działaniach, o których mówiłem w pierwszej części swojej wypowiedzi, będziemy na bieżąco informować i będziemy państwa prosić, żeby wszystkich uspokoić. Rozumiem te wypowiedzi. Rozumiem też takie – można powiedzieć – żale. O tyle jestem trochę spokojniejszy, że w każdej wypowiedzi mocniejszej było powiedziane, że od lat ten i ten problem nie jest załatwiony, więc to nie jest tylko tak, że przez ten ostatni rok wszystko czy coś tam zepsuliśmy, ale że jest pewien problem wieloletni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jest potrzeba, panie pośle? Oczywiście, bardzo proszę. To krótko może.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Króciutko odnośnie do tego uszczelniania granic, właśnie z paliwem, bo pewnego czasu składałem nawet pytanie bieżące na ten temat. Chciałbym wiedzieć, jak tutaj ta walka wygląda, właśnie w tym aspekcie. Czy rzeczywiście do godziny 16.00 jest jakieś pilnowanie tego a później wolna amerykanka? Ile jest tych kar? Ilu złapano Rosjan na tym przemycie? Wiem, jak to było w latach 90. To granica niemiecka była postrachem dla polskich kierowców, którzy przewozili właśnie więcej niż 200 l tego paliwa. Jak to wygląda? Niech główny inspektor transportu drogowego się wypowie w tej kwestii.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, dwa zdania. Bardzo krótko.

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, to pytanie tak naprawdę nie jest adresowane do Inspekcji Transportu Drogowego, ale do przedstawicieli Służby Celnej, bo to przepisy MF, które przede wszystkim sprawdzane są przez SC, ewentualnie Straż Graniczną. Jeżeli chodzi o nasze granice wschodnie, te służby sprawdzają ilość paliwa wwożonego, która ograniczona jest na mocy przepisów rozporządzenia Ministra Finansów do 600 l. O skali i liczbie kontroli realizowanych w ogóle wobec przewoźników zagranicznych świadczy fakt, że my otrzymujemy infor-

macje ze strony SC w postaci tzw. skasowanych, oderwanych końcówek zezwoleń, czyli takich elementów, które w trakcie kontroli są odrywane, przesyłane do naszego Biura do spraw Transportu Międzynarodowego i wprowadzane do naszego systemu. Za rok 2013 otrzymaliśmy łącznie prawie 2,1 mln tego typu oderwanych końcówek zezwoleń, z czego 2,05 mln to były te, które przekazała nam SC. Pytanie odnośnie do tego, jak często funkcjonariusze celni sprawdzają rodzaj paliwa czy ilość wwożonego paliwa, jest więc pytaniem adresowanym bardziej do pana ministra Kapicy.

Jeżeli chodzi o kompetencje ITD, to my, nawiązując do wypowiedzi pana posła Piotra Króla, owszem, dokonujemy kontroli, ale sprawdzając, cóż jest w zbiornikach. Sprawdzamy, czy to jest paliwo, czy to jest – jak powiedział pan poseł Król – paliwo do rakiet SS-20, jak domniemywam. Tego typu kontroli zrealizowaliśmy ponad 2,3 tys., jeżeli chodzi o sam ten rok i nie stwierdziliśmy ani jednego przypadku używania w tych zbiornikach paliwa, które nie byłoby olejem napędowym. Mówię tutaj o kontroli globalnej, nie tylko w rozbiciu na przewoźników rosyjskich.

Rozumiem, że czas się nam powoli kończy, natomiast chciałem podkreślić, że we współpracy i z resortem, i ze środowiskiem przewoźników, ITD aktywnie włączyła się w kontrole na terenie byłego przejścia granicznego w Budzisku. Faktycznie, na co zwrócono uwagę jeszcze w roku 2012, na tym terenie zaistniał problem, bowiem na mocy traktatu stowarzyszeniowego plus traktatu z Schengen na przejściu w Budzisku przestali funkcjonować tak funkcjonariusze SG, jak i zabrakło funkcjonariuszy SC. Przez dłuższy czas Budzisko było takim miejscem, gdzie przewoźnicy m.in. rosyjscy, ale nie tylko, wjeżdżali na teren Litwy i później bez jakiejkolwiek kontroli mogli wjechać na teren Polski, faktycznie nie kasując zezwoleń. Tu uruchomiliśmy już od 2012 r. systematyczne kontrole. Ściągnęliśmy ludzi z terenu całego kraju. To jest jak gdyby kwestia naszej wewnętrznej kuchni. Nie jest prawdą, że kontrole na tym terenie realizowane są tylko od godziny 8.00 do godziny 16.00. Kontrole realizowane są np. w poniedziałki przez 12 godzin według aktualnego systemu. Proszę też pamiętać, że my rotujemy tymi kontrolami, aby nie powstała sytuacja, kiedy przewoźnicy, których chcemy skontrolować, wiedzą, że grafik jest taki, że od godziny iks do godziny igrek są tam inspektorzy. Te godziny się zmieniają, żeby stworzyć wrażenie, że jesteśmy tam obecni permanentnie. Cztery dni w tygodniu jesteśmy tam 24 godziny na dobę, w pozostałym czasie jesteśmy tam 12 godzin na dobę.

Akurat jeżeli chodzi o ten wątek, który dzisiaj nie pobrzmiewał, ale związany jest z zezwoleniami rosyjskimi, to musimy też pamiętać, szanowni państwo, że w jakimś sensie przewoźnicy stali się tutaj ofiarą własnego sukcesu. Kiedyś faktycznie, jeżeli chodzi o zezwolenia, które wymienialiśmy ze stroną rosyjską, były one dobrem bardzo limitowanym. Natomiast jeszcze od czasu, kiedy wynegocjowane w Soczi zostały zupełnie nowe limity kontyngentów, czyli 250 tys. tych zezwoleń – według naszych informacji, które otrzymujemy z Biura do spraw Transportu Międzynarodowego w ITD – ten kontyngent dla Rosjan nie jest nawet kontyngentem wyczerpanym. Rosjanie więc nie mają już powodu, żeby nie kasować zezwoleń czy starać się uniknąć kontroli w tym zakresie, bo oni te zezwolenia mają cały czas i świadczą o tym dobitnie dane, które posiadamy. Faktycznie, w maju 2012 r. były 73.373 kontrole wobec przewoźników rosyjskich i białoruskich oraz kary nałożone na prawie 4,5 mln zł. W roku 2013 było już tylko 2,1 mln zł. Teraz za cały rok 2014 to jest 1,3 mln zł. Przy czym w kwestii jak gdyby kontroli wewnątrz kraju, bo tu mówimy tylko i wyłącznie o Budzisku, jeżeli chodzi o tzw. naruszenia związane z zezwoleniami, czyli ich brak, niewypełnienie zezwolenia albo przewóz nieadekwatny do posiadanego zezwolenia, na prawie 11 tys. zrealizowanych kontroli przewoźników rosyjskich tylko w 32 przypadkach stwierdziliśmy tego typu naruszenia. Cała reszta – owszem, nałożono kary na prawie 1,3 mln zł – to są naruszenia związane przede wszystkim z czasem prowadzenia pojazdów.

Proszę też pamiętać, że staramy się maksymalnie angażować naszych ludzi, jeżeli chodzi o te kwestie, które sygnalizowało środowisko przewoźników. Akurat jest tak zawsze, że są tylko przedstawiciele inspekcji w momencie, kiedy rozmawiamy o szeroko rozumianej kontroli transportu. Natomiast proszę pamiętać, że analogiczne kompetencje w tym zakresie przysługują funkcjonariuszom SC, funkcjonariuszom SG czy wreszcie funkcjonariuszom Policji, bo tutaj mamy trochę do czynienia z sytuacją, kiedy

gros roszczeń, na które staramy się jak gdyby w maksymalnie szybkim czasie reagować, adresowane jest do formacji liczącej raptem niecałe 500 osób. Ta formacja, począwszy od roku 2002, wykładniczo dostaje w prezencie nowe zadania i kompetencje. Pamiętajmy, że oprócz tego, o czym tutaj rozmawiamy, a rozmawiamy o tych problemach, które na pewno są niesamowicie istotne, my w dalszym ciągu nałożony mamy obowiązek kontroli przewozu osób, przewozu rzeczy, przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, przewozu żywych zwierząt, przewozu szybko psujących się materiałów żywnościowych, wreszcie są akcje ważenia pojazdów czy finalnie kwestie kontroli opłat w ramach systemu viaToll. Te 500 osób stara się robić wszystkie te rzeczy. Sprawozdania z działalności ITD przekazywane są do prezydium sejmowej Komisji. Są zresztą też na naszej stronie internetowej.

I już tylko gwoli zakończenia, oczywiście, jeżeli pan poseł Król będzie życzył sobie bardziej rozbudowanej odpowiedzi, to taką odpowiedź otrzyma. To nie jest tak, że przewoźnicy rosyjscy, którzy korzystają z polskich dróg i zobligowani są do wnoszenia opłat w ramach systemu viaToll, nie są kontrolowani. Natomiast proszę pamiętać, że przez iks lat, co też sygnalizowaliśmy systematycznie i Wysokiej Komisji, i Wysokiej Izbie, nasza możliwość działania jako instytucji kontrolnej... To tak naprawdę zostało przez państwa posłów – można powiedzieć – załatwione w ostatnim miesiącu, ale finalnie ta ustawa wchodzi w życie dopiero od 1 stycznia 2015 r. Przy czym proszę też zwrócić uwagę, że kontrola na całej sieci dróg krajowych realizowana była siłami raptem 144 inspektorów. Mogliśmy reagować tylko i wyłącznie w przypadku, kiedy zatrzymaliśmy tego kierowcę – nazwijmy go umownie kierowcą rosyjskim czy zagranicznym – na gorącym uczynku na drodze. Jeżeli został on zarejestrowany przez bramownicę systemu Kapsch i opuścił granice RP, to w tym momencie nie było mowy o jakiejkolwiek odpowiedzialności tej osoby nawet wówczas, gdy dany pojazd na teren RP wrócił, bowiem przez szereg lat odpowiedzialność była odpowiedzialnością adresowaną do osoby kierującej pojazdem. System informować mógł o tym, że wjeżdża ponownie pojazd, natomiast nie było żadnej możliwości udowodnienia, że to była ta sama osoba kierująca, która dwa czy trzy miesiące wcześniej została zarejestrowana przez bramki systemu viaToll. Tę furtkę szanowni państwo posłowie zamknęli przy okazji ostatniej nowelizacji ustawy dotyczącej poboru opłat na drogach krajowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zwracam się do panów posłów. Czy byłaby zgoda, panowie posłowie?

Poseł Piotr Król (PiS):

Tak. Dziękuję, panie przewodniczący. Proponuję, żebyśmy termin spotkania zespołu ustalili dzisiaj na roboczo po posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak. Oczywiście, że tak. Mam nadzieję, że na przyszłe posiedzenie po prostu zredagujemy tekst i przedstawimy Komisji. Rozszerzymy porządek któregoś posiedzenia. Dzisiaj to spróbuję zaplanować.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za udział. Do zobaczenia.